Comisión de Presupuestos, integrada con la de Hacienda

Versión Taquigráfica que forma parte del Acta Nº 25

PRESUPUESTO NACIONAL PERÍODO 2005-2009

Reunión celebrada el día 20 de setiembre de 2005

SEÑOR PRESIDENTE (Ibarra).- Está abierta la sesión.

(Es la hora 9 y 5)

——La Comisión tiene el agrado de recibir al Ministro de Transporte y Obras Públicas, señor Víctor Rossi; al señor Subsecretario, ingeniero Luis Lazo; al Director General, escribano Gustavo Fernández Di Maggio; por SEPRE OPP, ingeniero Emilio Freijido; al Director Nacional de Hidrografía, ingeniero Edi Juri; al Presidente de AFE, arquitecto Antonio Gallicchio; al Vicepresidente de AFE, ingeniero Luis Pérez Melon; al asesor, contador Fernando Pasadores; a la encargada de Despacho de la Dirección Nacional de Vialidad, ingeniera Susana García; al Jefe del Departamento de la Dirección Nacional de Vialidad, ingeniero Marcelo Krugman; a la encargada de Despacho de la Dirección General de Transporte Fluvial y Marítimo, doctora Adela Legazcue; a la Directora General de Transporte por Carretera, ingeniera Eliana Embid; al Director Nacional de Transporte, ingeniero Pablo Genta; a la Directora Nacional de Arquitectura, arquitecta Eneida de León; al Director de Vialidad, analista en economía Pablo Ceiter y al Director Nacional de Topografía, doctor Juan Trinchitella.

El propósito de esta reunión es dar tratamiento al Inciso 10, "Ministerio de Transporte y Obras Públicas", correspondiente al proyecto de Presupuesto Nacional para el Período 2005-2009. En ese sentido, esta Comisión está trabajando de la siguiente forma. Luego de la exposición que estime conveniente el señor Ministro, comenzaremos a trabajar con el articulado. Los temas que estén integrados por varios artículos se tratarán en forma conjunta y los iremos analizando de esa forma, con la participación de los distintos legisladores que quieran hacer alguna apreciación o pregunta.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Es un gusto estar aquí, procurando avanzar en esta Comisión de Presupuestos, integrada con la de Hacienda en el análisis del Presupuesto y, particularmente, del Inciso sobre el que nos corresponde responder.

Hemos venido acompañados por los Directores Nacionales y Generales del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y por el Presidente y Vicepresidente del Directorio de la Administración de Ferrocarriles del Estado, pues pensamos que con la participación de estos colaboradores vamos a estar en condiciones de profundizar, en caso de ser necesario, en alguno de los aspectos que están incluidos en esta propuesta presupuestal.

Como es de conocimiento, este proyecto de Presupuesto abarca la proyección del trabajo 2005-2009 y refleja la voluntad de contribuir, a partir de decisiones oportunas, ajustadas, al crecimiento de la economía y al desarrollo del país y de su gente. Este Presupuesto necesariamente tiene como punto de partida la realidad que hoy está planteada en el país. Luego de una importante situación de crisis, nos hemos ido recuperando progresivamente, pero todavía estamos lejos de alcanzar, inclusive, los niveles anteriores a 2001, año en el que se expresó con más fuerza.

En ese sentido, para cumplir con los cometidos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, debemos partir de recursos claramente restringidos, por una realidad presupuestal que no es capaz de atender todas las necesidades que un país, a esta altura del tiempo, tiene para poder desarrollar su infraestructura, mejorar su

transporte, y no solo contribuir a la actividad económica, sino prepararse para hacer sostenible y sostenida esa recuperación económica.

Como ustedes podrán advertir, existen dos formas de encarar la propuesta del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Una de ellas es lo que entendíamos por inversión necesaria para abordar este quinquenio y, otra, la inversión presupuestal posible. Podrán advertir que hay una diferencia importante entre los planillados, las obras que allí se promueven y las cifras que el Presupuesto habilita a partir de un mecanismo de topes que prácticamente se aplica solo en el caso del Inciso 10. Es en la medida en que se vayan generando condiciones para que el país realmente desarrolle su economía, que tendrá relevancia la planificación, la previsión de cuáles son las obras en las que esos recursos adicionales se podrán ir volcando.

En este sentido, existe una limitante y es que si los topes están establecidos por ley presupuestal, la modificación de estos solo podrá hacerse en las instancias de la Rendición de Cuentas. En ese caso, preguntamos a las Comisiones integradas y al Parlamento si no sería oportuno promover la facultad al Poder Ejecutivo de incrementar los topes establecidos en función de los aumentos que se produzcan en la recaudación. Es decir, crear la autorización en la misma ley presupuestal para que en caso de que exista ese crecimiento de disponibilidad, el Poder Ejecutivo tenga la posibilidad de asignar más recursos para promover las obras de infraestructura y transporte.

Sin embargo, nosotros estamos más allá de estas restricciones porque estamos empeñados en cumplir con el objetivo de contribuir al crecimiento del país desde el desarrollo de la infraestructura, la planificación y la racionalización del transporte. En ese sentido, aparte de los recursos presupuestales, en esta materia nos aprestamos a promover otros recursos, extrapresupuestales, para poder volcarlos a la infraestructura y al transporte, por ejemplo, a través de la emisión de obligaciones por parte de la Corporación Vial del Uruguay. Esta decisión deberá ser tomada por esta Corporación en acuerdo con el Ministerio de Economía y Finanzas, lo que nosotros promovemos como un camino para que se hagan realidad los anuncios de aquella voluntad cuando se presentaba la llamada megaconcesión, en el sentido de captar la inversión privada para el mantenimiento vial y el desarrollo de la infraestructura.

También se ha planteado y hemos promovido ante el Ministerio de Economía y Finanzas la exoneración del IVA a las obras del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Eso podría redundar en partidas adicionales y, en la medida en que el país se apresta a discutir una reforma tributaria, creemos que es la oportunidad para analizar este tema, pues consideramos que las inversiones en infraestructura no son un gasto a fondo perdido sino, al contrario, constituyen un factor dinamizador de la economía. De este modo podríamos lograr mejores resultados con los mismos recursos que el país de todas formas gasta.

Pensamos desarrollar también los mecanismos de concesión de obra pública, que no son nuevos en el país, aunque consideramos que deberían aplicarse con algunas modificaciones y restricciones, en función de la experiencia que hasta el momento ellas han aportado.

No descartamos la posibilidad de promover el financiamiento privado directo, en la medida en que este pueda ser cubierto posteriormente con parte de los recursos presupuestales previstos para el futuro.

Tampoco descartamos la posibilidad de que en este Período de Gobierno se pueda avanzar para que un porcentaje del déficit fiscal previsto pueda ser liberado para la inversión en obras públicas específicas, decididas expresamente, con total precisión y por montos definidos. En ese sentido, sabemos que esta práctica ya ha sido aceptada en el mundo por los organismos internacionales multilaterales de crédito, en particular, por el Fondo Monetario Internacional, y que en la propia América Latina ya está en funcionamiento este tipo de mecanismo. Uruguay, que ha sido un país que ha mantenido una conducta de cumplimiento de sus obligaciones con los organismos internacionales, en la medida en que vaya asentando y regularizando su funcionamiento económico, perfectamente podrá aspirar a este tratamiento, que podría redundar en disponer de algunos millones de dólares para inversión, reitero, en algunas obras de infraestructura específicas que representen un empujón para el país.

Los señores Diputados saben que siempre ha sido muy importante la participación de la vialidad en el Presupuesto. Pero antes de referirme a esto quiero decir que nos hemos planteado como objetivos la mejora de la gestión, el ordenamiento de su estructura, la creación de un departamento de desarrollo de recursos humanos, la eliminación de compensaciones discrecionales y la regularización de la relación con los funcionarios; a nuestro entender, este último ha sido un factor que desordenó el funcionamiento del Estado.

Si bien para el futuro está planteada la iniciativa de la reforma del Estado, que incorporará el establecimiento de nuevas relaciones entre este y sus funcionarios, en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas procuramos simplificar -en el Presupuesto no están todas las iniciativas que quisiéramos, pero hay algunas relativas al funcionamiento interno del Ministerio- ese complejo sistema de relacionamiento de eventuales, contratados, presupuestados, semicontratados, contratados a través de otros organismos, etcétera, para que haya una racionalización.

También nos hemos propuesto -al punto de que este Ministro no ha firmado ni una sola resolución en ese sentido- revisar el sistema de compensaciones, que permitía premiar el aporte de distintos funcionarios. Si bien podemos entender que en determinado momento sea necesario utilizar este mecanismo para incentivar el rendimiento de los funcionarios, en los hechos genera diferencias, inclusive en el cumplimiento de las mismas funciones, a partir de decisiones discrecionales que no nos parece conveniente mantener.

Aparte de cumplir sus responsabilidades en cuanto al funcionamiento administrativo y el ordenamiento de los recursos humanos, desde la Dirección de Secretaría se apoya la emergencia social. Hemos establecido algunos centros para poner en condiciones de funcionamiento a las escuelas, en coordinación con la ANEP; asumimos la responsabilidad de abordar este trabajo en las escuelas de Montevideo y de Canelones, para procurar que en marzo de 2006 las clases empiecen con los problemas de techos, de baños, de vidrios y de puertas solucionados. Este modesto objetivo, aunque parezca mentira, todavía no ha sido sencillo de cumplir, y hasta ahora no se ha cumplido. Más allá de los acentos que los Ministros de turnos han puesto, valoramos y mantenemos las políticas de convenios como un instrumento de enorme eficacia para relacionar al Poder Ejecutivo con la sociedad civil y para ayudar a resolver los múltiples problemas que a través de otro mecanismo sería difícil lograr.

Tradicionalmente, la vialidad ha sido una parte muy importante del presupuesto del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Si bien estamos convencidos de que la política de este Ministerio no puede ser principalmente el mantenimiento de la red vial principal, necesitamos definir desde ya una política que procure utilizar todas las herramientas que tiene el país en beneficio de ese desarrollo. Por esa razón, no solo debemos limitarnos al desarrollo de la infraestructura vial, y mucho menos exclusivamente al del transporte carretero, sino al de una infraestructura que esté al servicio de un transporte multimodal, integrado por todas las modalidades que estarán compitiendo y complementándose, que no serán ajenas al Estado sino que, en la medida de lo posible, estarán reguladas por este. Sin embargo, en este Presupuesto la Dirección de Vialidad sigue teniendo una muy importante participación en el mantenimiento de los aproximadamente 9.000 kilómetros de red, que representan, según estimaciones de la CEPAL, un valor patrimonial para el país de más de US$ 2.000:000.000.

El objetivo es hacer un gran esfuerzo para mantener la red primaria, la principal del país, que podemos decir que está en condiciones aceptables, aunque exige un enorme esfuerzo presupuestal. En los hechos, históricamente dicho mantenimiento se ha llevado la parte principal del presupuesto del Ministerio.

En la red secundaria y terciaria hay un deterioro acumulado, porque no pudo ser mantenida adecuadamente, y si bien nos planteamos recuperarla, no lo podríamos hacer en general porque carecemos de los recursos. Nos proponemos desarrollar acciones para recuperar algunos sectores que están estrechamente vinculados con la necesidad de sacar la producción del interior del país.

Prácticamente hemos dispuesto duplicar los apoyos a las Intendencias Municipales. Hemos de prestar atención especial a los corredores transversales. Históricamente, toda la red vial en Uruguay -hay razones para ello- se dirige hacia Montevideo, particularmente al puerto. Es indudable que el puerto de Montevideo ha sido, es y seguirá siendo por mucho tiempo un centro fundamental de la actividad económica del país. Pero, en virtud, no solo de las permanentes necesidades reclamadas por los vecinos y por las poblaciones sino de la propia región y siguiendo la tendencia de América Latina, estamos obligados a atender las comunicaciones, las interconexiones Este Oeste. En ese sentido, hemos recibido un problema complejo, que redunda en el mantenimiento de la Ruta Nº 30, que desde hace años está en muy malas condiciones; nos aprestamos a analizar de qué manera podemos superar las situaciones conflictivas planteadas para iniciar su recuperación. Asimismo, nos proponemos mejorar la Ruta Nº 26, los tramos que están en jurisdicción nacional de la Ruta Nº 14 y, en especial, desarrollar la Ruta Nº 11 y el colector perimetral -que nos proponemos construir- que comunicará la Avenida Giannattasio con la Ruta Nº 1: esta obra unirá, de alguna manera, las Rutas Nos 5, 6, 7, 8, 101 y 102. Creo que la construcción de estas obras, además de preparar al

país para el proceso de desarrollo económico y de integración, tendrán consecuencias desde el punto de vista ambiental, de la seguridad y de la mejor conexión entre las distintas zonas del país.

Para llevar adelante esta estrategia, y fundamentalmente para priorizar los corredores que más posibilidades tienen de integrarse a la región y a América -que es uno de los problemas estratégicos que el Uruguay debe plantearse y que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas tiene la obligación de promover-, existe la necesidad concretar la construcción y reparación de una cantidad importante de puentes, sobre todo en las rutas que serán parte de estos corredores que nos proponemos que unan desde el Este: el Chuy, y particularmente Río Branco y Yaguarón, con Colonia, Fray Bentos y Nueva Palmira, como nuevo punto de desarrollo pujante. A partir del reforzamiento de la infraestructura vamos a ayudar a progresar. Para utilizar mejor los limitados recursos presupuestales de que disponemos, manejamos la posibilidad de que algunas de estas obras puedan promoverse a partir de concesiones de obra pública. Por ejemplo, en este momento, en el marco de la Corporación Vial del Uruguay están vigentes las concesiones correspondientes a las Rutas Nos. 5, 8 y 9; como ustedes saben, ha sido rescindido el contrato de concesión de la Ruta Nº 1. Las concesiones han sido todo un problema; por un lado, porque la crisis que vivió el país obligó a negociar y a renegociar prácticamente todos los contratos y, por otro, porque los mecanismos vigentes permiten que el concesionario dilate el cumplimiento de sus obligaciones, en algunos casos, en forma casi indefinida, de modo que la atención a las necesidades del Estado queda aplazada también de manera indefinida. Nosotros pensamos que para dedicar los restringidos recursos de que disponemos a otras obras necesarias para el país, debemos recurrir a la concesión de obra pública, pero a través de sistemas nuevos. La realización del colector y un conjunto de rutas auxiliares podrían ser financiadas con recursos propios, pero si podemos concesionarlos, sería posible administrarlos mejor. Otro ejemplo en este sentido podría ser la concesión de un sistema entre las Rutas Nos. 1 y 11 -habida cuenta de la rescisión del contrato de la Ruta Nº 1-; así lograríamos una complementación entre la potencia del peaje de la Ruta Nº 1 y la debilidad del peaje de la Ruta Nº 11. En estos casos deberíamos recurrir a una modalidad diferente de concesión -que se utiliza en muchos países del mundo-, por la que el concesionario tiene derecho a comenzar a desquitar su inversión y lograr la rentabilidad que le corresponde una vez que el país puede utilizar la obra concesionada. En teoría esto está macanudo, pero hay que ver qué posibilidades prácticas hay de que este mecanismo resulte atractivo; hay que encontrar potenciales concesionarios en condiciones de abordar los compromisos de este modo. Hasta ahora, muchas de las concesiones se han dilatado mientras se van construyendo las obras, lo que nos hace pensar que es la recaudación en los peajes o los subsidios del Estado lo que ha permitido a los concesionarios cumplir con las obligaciones asumidas.

Esta idea nos llevó a promover algunos cambios a nivel del Poder Ejecutivo, en primer lugar, en lo que tiene que ver con la integración de la Corporación Vial del Uruguay, que es propiedad de la Corporación Nacional para el Desarrollo y a la que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas solo le daba asistencia técnica. Nosotros hemos reivindicado la necesidad de fortalecer la participación del Ministerio en ese ámbito a través de la designación de un representante de nuestra Cartera que nos permita mantener una línea directa y facilitar el encuentro en los desencuentros. Insisto en que la idea es que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Dirección Nacional de Vialidad no queden limitadas solo a una función de asistencia. Pero para lograrlo es necesario introducir otras modificaciones -desde luego, son decisiones que promoverá la Corporación Vial, en consulta con la Corporación Nacional para el Desarrollo- que faciliten la incorporación de mecanismos, como los que recién mencionamos, a la práctica de la Corporación Vial; de ese modo, podremos avanzar en el mejoramiento de la infraestructura, captando los recursos del presupuesto que nos faltan.

Recién hacía referencia al trabajo que aspiramos a desarrollar con las Intendencias Municipales. Si bien es cierto que las transferencias por caminería rural se han duplicado en el presupuesto y que ese incremento redundará en una mejora, en el intercambio con los Intendentes Municipales de todo el país nos hemos convencido de que las demandas lógicas, legítimas y razonables de las distintas Comunas -unas están peor y otras algo mejor pero, en general, las necesidades y el retraso en materia de caminería es enorme- son de tal entidad que la duplicación de las transferencias no resultará suficiente para atender el problema. Entonces, si sumamos esta dificultad a las limitaciones que el Ministerio tiene en materia de recursos para volcar al mejoramiento vial, concluimos que solo con un gran trabajo de cooperación podremos salir adelante; al respecto, le decía a los Intendentes que somos socios en una difícil tarea de administración de recursos muy escasos para resolver demandas muy importantes. Con ese espíritu -que me permito asegurar que en algunos casos ya se está poniendo de manifiesto, porque existe muy buena disposición de los Intendentes, sin excepción- creo que podremos paliar la situación, mejorarla, avanzar en la solución de los problemas.

En algunos casos existen limitaciones técnicas para el mejor aprovechamiento de los recursos porque, además de que son escasos, hay quienes están mejor preparados para utilizarlos, y eso se nota. Algunas Intendencias están en condiciones de utilizar mejor los recursos, es decir, no solo con más rapidez sino con mayor eficiencia. En otros casos, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas ha ofrecido -y, de hecho, ha concretado- instancias de preparación, ayuda y cooperación con los equipos técnicos municipales, procurando que estén en condiciones de utilizar mejor los recursos.

En cuanto a las realidades departamentales, es una demanda de todas las Intendencias Municipales, sin excepción, la adquisición de equipamientos y de maquinarias. En este sentido, históricamente, por un lado hemos obtenido el efecto favorable de haber podido adquirir, a través de mecanismos garantizados por estos fondos nacionales, vía "leasing", maquinaria para todas las Intendencias, lo que de otro modo resultaría difícil; y, por otro, los resultados no siempre han sido favorables en función de que a veces las compras no dieron los resultados esperados y, en muchos casos, aunque las inversiones todavía se están pagando, de las maquinarias lo único que nos queda son fierros viejos. Por ello, y teniendo en cuenta que no disponemos de recursos propios, estamos procurando elaborar un mecanismo que se base en el "leasing" o en el financiamiento externo, con la garantía presupuestal correspondiente. La clave es comprar bien, y en ese sentido, cumpliendo con las disposiciones que establece la ley, tenemos que ver la forma de no terminar definiendo las compras solo por precio, por oportunidad, por oferta, sino teniendo en cuenta los trabajos a que se destinarán las maquinarias.

En cuanto a la Dirección Nacional de Hidrografía -Unidad Ejecutora 004-, en nuestras definiciones presupuestales existe un conjunto de iniciativas vinculado a recursos hídricos, en lo que tiene que ver con la preservación de los acuíferos, con el análisis de la cantidad y calidad de estas reservas, con las presas, con los canales de riego, con el canal de riego Nº 2, que desemboca en el Canal Andreoni, en Rocha, con la represa Itacuruzú, en el Arroyo Conventos -cuya construcción está prevista- y con la administración de las aguas termales.

Sin embargo, esas iniciativas que tiene planteadas el Ministerio de Transporte y Obras Públicas a través de la Dirección Nacional de Hidrografía, están unidas por un eslabón con el artículo 288 que se promueve en este mismo Presupuesto y que establece una sola autoridad en materia de agua. Nos parece absolutamente lógico que esta autoridad se ubique en un solo Ministerio y no como hasta ahora, que una parte de la responsabilidad está en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y en la Dirección Nacional de Hidrografía y, otra, en el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente. El artículo 288 de este Presupuesto promueve la creación de una autoridad de agua que se concentra -inclusive con una Dirección- en un Ministerio que, precisamente, no es el de Transporte y Obras Públicas. Por lo tanto, de promoverse esa resolución, nosotros vamos a contribuir con las iniciativas, definiciones, experiencias y, desde luego, si es necesario, con los funcionarios que han acumulado esa experiencia para poder abordar, en el ámbito en que se ubique definitivamente este tema, un aspecto fundamental para Uruguay: administrar bien los recursos hídricos del país.

En otro orden, la Dirección Nacional de Hidrografía tiene la regulación, planificación, administración y mantenimiento de los puertos. En este sentido, hay un decaimiento muy grande de todo lo que es ese patrimonio de puertos y lo aconsejado es, precisamente, hacer un gran esfuerzo para no solo rehabilitar los puertos existentes, sino para promover la instalación de nuevos puertos que contribuyan a la actividad comercial -esto es lo menos que tiene la Dirección Nacional de Hidrografía- y a la actividad deportiva y turística, fundamentalmente; esto es un centro importante de actividad para la Dirección y para el desarrollo del turismo en el país.

La otra responsabilidad que tiene esta Dirección es la habilitación de vías navegables. En ese sentido, hay una serie de problemas vinculados con la necesidad de dragado de estos emprendimientos portuarios. El principal problema es la habilitación del dragado del río Uruguay, por lo menos hasta Paysandú, tal vez hasta Salto, pero fundamentalmente y en el corto plazo hasta Fray Bentos, donde los esfuerzos que el país está dispuesto a hacer para promover el desarrollo de esa región lleva a que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas esté desarrollando la ampliación del muelle del puerto de esta ciudad. Si no logramos que el dragado se realice en su necesaria profundidad y escapar de esta suerte de negociación eterna que hay con los vecinos de Argentina a través de la CARU, el país se va a ver fuertemente afectado e impedido de desarrollar su estrategia en esa región.

Par ser consecuentes con algunas de las definiciones enunciadas, estamos promoviendo nuevos emprendimientos portuarios, deportivos y turísticos; inclusive, algunos artículos están dirigidos a crear las condiciones para la ubicación de estos emprendimientos portuarios. Podemos informar a la Comisión que ya se han presentado ofertas de interés privado para la realización de algunas construcciones muy importantes en algunos puntos del país. En los próximos días, cumplidos los períodos de reserva que la ley establece, vamos a estar en condiciones de dar a conocer estos emprendimientos que seguramente tendrán que seguir el trámite previsto por la ley y en muchos casos necesitarán de los llamados correspondientes. Nuestra aspiración es poder concretarlos; por ello promovemos estas disposiciones en algunos artículos del proyecto de ley presupuestal.

En cuanto a la Unidad Ejecutora 005, nos proponemos mejorar la calidad y la cantidad de intervenciones de la Dirección Nacional de Arquitectura, tratando de utilizar los recursos que en ella se concentran. Ha sido un tema permanente la mejor utilización de los recursos materiales y humanos que existen en esa Dirección. Nosotros estamos conformes en cuanto a cómo se va organizando el trabajo, pero tenemos que hacerlo más eficaz y transparente y debemos ser más exigentes en la elaboración de proyectos y en la planificación de la tarea. Además, la Dirección Nacional de Arquitectura tiene la función de hacer un relevamiento general de los bienes del Estado. En ese sentido, estamos procurando resolver viejos desencuentros con los recursos humanos, tratando de mejorar la confianza mutua entre la Administración y los trabajadores, para lograr el mejor resultado. La Dirección Nacional de Arquitectura tiene algunas modalidades de relacionamiento del personal con el Estado que son muy particulares y atípicas. No estamos seguros de que sea bueno mantener esas diversas modalidades, en las que en algunos casos los trabajadores tienen casi la condición de funcionarios públicos en el derecho privado y, en otros, son solo funcionarios públicos. Nos parece que ese es un factor que distorsiona; tendríamos que asumir que son funcionarios del Estado, mejorar las relaciones entre ellos y el Estado, y punto.

En lo que tiene que ver con la Unidad Ejecutora 006, Dirección Nacional de Topografía, es un respaldo a la obra pública en el tradicional papel de expropiaciones. Debemos completar, desarrollar y democratizar la información importante que se ha reunido en Topografía que, a nuestro entender, no solo es patrimonio del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de la Dirección Nacional de Topografía, sino que debe extenderse a todos los organismos e instituciones del Estado. Sabemos que se han propuesto distintas iniciativas, en algunos casos hasta algún llamado a licitación, procurando repetir, multiplicar y superponer los mecanismos de conocimiento de la realidad del país. Nos parece muy bien que haya profundización en ese conocimiento e imprescindible invertir en ello, pero nos parece muy mal que por una suerte de rara competencia entre instituciones del Estado, estas se multipliquen, se superpongan y se confronten. Esa es la realidad que encontramos en esta materia. Estamos trabajando para que exista un centro de información que, aunque no esté en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, tendrá que ser capaz de ofrecer información a todo el país y democratizar la información para todos los uruguayos.

Recién decía que no podemos pensar un país teniendo solo en cuenta lo que hoy sucede y nos apremia, sino que tenemos la obligación de mirar para adelante. Es decir que tenemos que atender la urgencia actual -de la que a veces es difícil escapar- y procurar mirar veinte o veinticinco años para adelante. Si no lo hacemos, no solo corremos el riesgo de quedar rezagados con respecto al Primer Mundo -basta sacar la nariz por la ventana para ver nuestro retraso en materia de infraestructura y de transporte-, sino que corremos el riesgo de quedar retrasados respecto a América Latina, que a veces con puntos de partidas desventajosos frente a Uruguay y con situaciones contradictorias, buscan la construcción de su futuro y, en algunos casos, logran resultados mucho más rápido y tienen más recursos de los que disponemos nosotros.

Desde hace muchos años se viene hablando de la integración regional y latinoamericana y, si bien es cierto que para ello hay que contar con buenas relaciones políticas, aduaneras y comerciales, lo fundamental es que se va a sostener con infraestructura y con desarrollo del transporte. En ese sentido, muchos programas se han financiado por los organismos multinacionales de crédito, y si analizamos la participación que tiene reservada el Uruguay, nos asustamos un poco. Hay más de trescientos proyectos de desarrollo de infraestructura a nivel de América del Sur y hay treinta y un proyectos seleccionados y firmados por todos los Presidentes de América Latina -muchos ya están en marcha- como prioridades para volcar el financiamiento de los organismos multinacionales. Uruguay tiene un solo proyecto, que es el que va de Río Branco a Colonia y supuestamente termina en el Puente Colonia-Buenos Aires. Y como Argentina no lo aprobó, a pesar de que hace quince años que venimos conversando -y es factible que conversemos quince años más-, estamos dando quince o veinte años de ventaja, mientras los demás países van desarrollando su infraestructura. No digo que

el puente sea bueno o malo, pero teniendo en cuenta el desarrollo del mundo, el puente va a existir; lo que me pregunto es cuándo. Hoy el proyecto no está maduro, y si Uruguay solo juega esa carta, toda la cooperación que pueda recibir para la integración va a quedar frustrada en un proyecto que no termina de concretarse.

Hemos participado en las reuniones de coordinación de IRSA para discutir este tema y encontramos buena disposición. Esperamos que en el futuro se pueda empezar, no a descartar algo, sino a lograr que se nos permita desarrollar algunas opciones a partir de los puentes que ya tenemos, que cuestan diez o quince veces menos. No podemos quedar embretados en una alternativa -que puede ser muy buena- que nos haga correr el riesgo de quedar absolutamente al margen del proceso de integración.

Para unir Brasil con Chile, Chile está invirtiendo fuertemente. Quizás en cuanto a la lentitud de sus decisiones Argentina es el país más parecido a Uruguay, pero es un país que en lo que tiene que ver con el tránsito no puede esquivarse; en cambio, Uruguay sí puede esquivarse, y en los hechos la mayor parte de la carga pasa por Paso de los Libres. Dentro de poco quizás no pase por allí porque Brasil acaba de concretar uno de los proyectos más ambiciosos, referido a las tres rutas que cruzan Perú y que vinculan a Brasil con tres puertos del Pacífico. A través de la infraestructura que ya tiene Brasil, además de la que está construyendo, se van a unir Santos y Río Grande con estos tres puertos. Frente a esta realidad, si Uruguay no procura desesperadamente tomar rueda va a quedar condenado, no por una decisión propia -porque todos somos partidarios de la integración-, sino por la vía de los hechos, ya que la infraestructura no va a estar en condiciones de participar en el proceso de integración.

En materia de transporte terrestre estamos promoviendo la compra de equipos para centralizar la información de las empresas de transporte terrestre. Promovemos nuevos controles y un sistema de auditoría para todas las empresas de transporte -que ya está en marcha-, así como la certificación de los pesajes, que es un gran desfase que tenemos. Además, se incorporó equipo adecuado y tenemos una combinación de balanzas fijas y móviles dinámicas. Pero como no había una debida certificación se dieron una serie de reclamos que generaron una discusión interminable sobre la aplicación de las normas, que después redunda en la liquidación de nuestras carreteras y su deterioro.

Tenemos una tarea que trasciende al Ministerio, pero que prefiero mencionar porque en estas épocas de integración es un tema vital que tenemos que resolver entre los distintos organismos del Estado. Me refiero a los pasos de frontera. Uruguay tiene carencias en este tema y vamos a procurar un mejor funcionamiento de los pasos de frontera.

En materia de transporte de carga nuestro objetivo es promover la formalidad. Para ello tenemos que seguir desarrollando las disposiciones -algunas legales, otras reglamentarias- que se aplicaron en el Período anterior y por eso nos parece importante -lo vamos a proponer cuando ingresemos a la discusión de articulado- una instancia de punto cero -o como se le llame- para darnos la chance de reglamentar con un instrumento que nos permita rescatar a algunos sectores que tienen la voluntad de regularizar su situación. Seguramente habrá quienes no tengan la voluntad y otros serán utilizados para tratar de quebrar las referencias de precios de los fletes. Pero indudablemente hay un sector de transportistas que queremos regularizar, y si queremos formalizarlos, tenemos que tenderles la mano para ello.

Con respecto al tema del transporte de pasajeros, aspiramos a una mayor regulación. Somos partidarios de que haya un fuerte compromiso por parte del Estado en este sentido. Pretendemos hacer una racionalización de verdad -diría yo-, porque la racionalización que surgió a partir del año 2002, como consecuencia de la merma en la compra de pasajes, terminó siendo una restricción de servicios y contrario a la competencia entre empresas que en su momento se promovió. Tenemos que corregir esto cuidadosa y prudentemente, no con el fin de perjudicar a alguien, sino de defender a los usuarios.

Asimismo, haremos una revisión de la ecuación económica de todas las empresas y, por lo tanto, del sistema tarifario, que creemos puede ser mejorado y ajustado. También en este punto queremos decir "No" al informalismo. Vamos a trabajar para reconocer las nueva modalidades que deben incorporarse al sistema de transporte, pero sobre la base de que no debe permitirse el informalismo en la actividad del transporte, porque es una forma de competencia absolutamente insana, que genera distorsiones que terminan perjudicando al usuario.

Nos proponemos una mejor coordinación en el área metropolitana. Si los tiempos nos alcanzan y los acuerdos con los Intendentes de la región maduran suficientemente, queremos conformar una unidad

reguladora del transporte en el área metropolitana, con una jurisdicción por encima del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de las Intendencias. Entendemos que el área metropolitana se ha desarrollado de tal forma que es muy difícil que pueda existir una regulación de transporte a partir de una de las partes que integran esa realidad. Entonces, nos encontramos con fenómenos como el de que un ómnibus llegue 500 o 1.000 metros antes de un centro poblado y no pueda entrar porque hay un límite departamental o de que se obligue a hacer tres trasbordos y a sacar tres boletos para ir a un punto por el cual perfectamente se podría pasar. Ese tipo de distorsiones solamente se pueden regular si nos ponemos de acuerdo en que haya una autoridad -en este caso, una unidad reguladora- que esté por encima de las jurisdicciones departamentales.

En cuanto al transporte aéreo, somos partidarios de que la competencia en materia de política aeronáutica pase al Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Estamos preparando el proyecto de ley y los decretos -ya los hicimos conocer al Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea- para promover, si los legisladores lo acompañan, el pasaje de la responsabilidad de la conducción política del transporte aeronáutico al Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

En esa materia tenemos una empresa vinculada al Ministerio: PLUNA. Como los señores Diputados saben -ya hemos informado al Parlamento específicamente sobre esta empresa-, el 27 de junio venció la gestión de la empresa VARIG al frente del PLUNA, reasumiéndola el Estado uruguayo. Estamos negociando con VARIG la recuperación de las acciones de PLUNA que aún mantiene. Existe una situación de endeudamiento que compromete mucho a PLUNA, pero estamos manejando diversas opciones para la empresa. Es muy difícil que hoy PLUNA pueda desarrollarse como empresa en la realidad del transporte aeronáutico -no solo por motivos económicos-, pero tiene valores muy importantes desde el punto de vista de sus derechos adquiridos y de su trayectoria, que pueden hacerla apetecible para muchos futuros socios posibles. Estamos teniendo una serie de entrevistas de distinto tipo para ver si los posibles interesados podrían hacerse cargo de las acciones que actualmente pertenecen a VARIG o si tenemos que encontrar otra forma, que inclusive puede pasar por un llamado a interesados, según la solución que se encuentre con VARIG. Obviamente, como se comprenderá, en la medida en que aparecen interesados con mayor fuerza, VARIG fortalece su posición respecto a la cuota parte de sus acciones y, en la medida en que esas posibles asociaciones alternativas se desvanecen, encontramos condiciones más razonables para discutir con VARIG. El asunto es que estas idas y venidas, esta negociación necesaria, se está haciendo al borde de la cornisa; han visto la información actual y, por cierto, no voy a desconocer ante ustedes que la realidad de PLUNA es muy comprometida. Por lo tanto, estamos manejado un equilibrio muy difícil y creemos que hay posibilidades de llegar a un buen fin; a lo mejor, a un muy buen fin.

En materia de ferrocarril, queremos decir que lo consideramos imprescindible y, en ese sentido, promovemos dos artículos en el Presupuesto, que tienen su explicación, pero seguramente vamos a analizar después; están presentes el Presidente y Vicepresidente porque creo que es un tema que vale la pena discutir.

Al conocer el proyecto de Presupuesto, en la prensa aparecieron algunos comentarios en cuanto a que se estaban transfiriendo subsidios para el ferrocarril. En realidad, se trata de una previsión que estamos haciendo según salgan las cosas. Subsidios al ferrocarril se han otorgado durante estos diecisiete o dieciocho años, en los que recorrió distintas modalidades -no sé si no se le dio durante toda su vida-, sin lograr aumentar la carga del ferrocarril y liquidando el sistema de pasajeros. Por lo tanto, hoy no se nos puede decir que estamos planteando algo desconocido, porque hasta ahora funcionó así. Lo único diferente es que, en este caso, tenemos la convicción de que hay un camino distinto para recorrer con el ferrocarril, y lo haremos a partir de un gran esfuerzo por asociar al ente autónomo ferrocarril con privados para la administración de los negocios ferroviarios. Esto tampoco es nuevo, porque se ha planteado de diversas formas; simplemente, no se ha concretado.

(Diálogos)

——Ese es el objetivo que perseguimos y en pos de él es que procuramos juntar los pedazos de la Administración de Ferrocarriles del Estado, porque la verdad es que los pedazos andan por ahí. Podría contar anécdotas de cómo se fueron concediendo, dando, entregando, ocupando o perdiendo los pedazos de AFE. La idea es reunir todo eso y avanzar a través de estudios -que ya hemos encargado y han llegado a algunas conclusiones- con los distintos actores, con los potenciales operadores o potenciales interesados privados y con los propios trabajadores de AFE, para ver si podemos salvar el modo ferroviario en el país. Si esto sigue así y no aprovechamos la zafra forestal, que nos da los

volúmenes que necesita el ferrocarril para recuperarse, el ferrocarril agonizará y terminará desapareciendo en el país, porque nunca se van a tener los recursos necesarios para invertir en su recuperación. Tenemos que aprovechar esta coyuntura para que, modestamente y a partir de lo que tenemos, se ponga en pie el ferrocarril. Si lo podemos salvar con los volúmenes de carga forestal va a servir también después para el desarrollo de otras cargas que están planteadas en el país. Esto lo necesitamos por el Uruguay. Cualquiera se da cuenta de que si logramos trasladar carga por ferrocarril podremos aliviar el peso de las carreteras y el gasto energético, podremos mejorar el medio ambiente, etcétera.

No solo necesitamos esto por el país o por la política interna, sino por la integración. Digo esto porque en América también se ha despertado el ferrocarril. Los que enterraron el ferrocarril hace veinte o veinticinco años, como nosotros, ya hace muchos años que nos ganaron en eso y empezaron a recuperar el ferrocarril. Por ejemplo, hablo de Argentina, de Brasil -que invierte fuertemente-, de Colombia -con algunas dificultades porque tuvo ciertos problemas con la empresa que está haciendo la infraestructura- y de Chile, que invierte fuertemente, en los túneles inclusive, para reinstalar el ferrocarril andino. Este es otro factor para no quedar aislado del proceso de integración de América Latina.

También tenemos planteada alguna iniciativa en materia de transporte fluvial y marítimo. La idea es poner el acento en el cabotaje y facilitar el transporte de petróleo y sus derivados, como un paso inicial. Hay una disposición presupuestal que queremos administrar en ese sentido. Estamos trabajando en el encuentro de los distintos actores y operadores de esta actividad que está muy deprimida en el país y es muy contradictoria; pensamos que tiene un futuro.

Tenemos planes para la Administración Nacional de Puertos; hay importantes obras proyectadas para el fortalecimiento de su infraestructura. La idea es continuar y profundizar el plan maestro, el plan estratégico del Puerto de Montevideo. Además del desarrollo de Juan Lacaze como puerto de carga, de Colonia como puerto de pasajeros y de Nueva Palmira con la potencialidad que le da su ubicación, en Montevideo estamos procurando no perder la rueda de la inversión que TCP S.A. está obligada a realizar por contrato para ampliar el área de depósito y para construir un nuevo muelle a efectos de operar a mayor profundidad.

Como contrapartida y por razones estratégicas de desarrollo del Puerto, la ANP tiene prevista una inversión para construir un muelle similar en la zona del Muelle C, con mayor profundidad, para mantener la posibilidad de contar con operadores en competencia con TCP. También se piensa en la reubicación del puerto pesquero en la bahía de Montevideo; los proyectos ya están, y se está promoviendo la posible participación de interesados privados para construir este puerto, que es una necesidad.

Por último, voy a referirme a la seguridad en el tránsito. Como ustedes saben, la Ley Nº 16.585 establece que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas debe ser el Presidente de la CONATRAN. Se trata de una Comisión integrada por múltiples organismos estatales y privados que ha trabajado mucho, pero que ha influido poco en lo que tiene que ser una política de Estado. A los señores Diputados que se han interesado en el tema y a los integrantes de la Comisión de Transporte y Obras Públicas de la Cámara de Representantes les hemos comunicado nuestra voluntad de promover una reforma en este sentido, que cree un órgano ejecutor y responsable. El centro de los males es que exista algo tan amplio, democrático y participativo, pero en el que nunca nadie tiene la última palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Luego de la detallada intervención del señor Ministro, que abarcó todas las áreas de su Cartera, correspondería realizar consultas sobre temas generales y luego considerar el articulado.

SEÑOR CARDOSO (don José Carlos).- Acepto la modalidad de no avanzar en el articulado, aunque esa era mi intención. Por lo menos tengo una pregunta por cada uno de los artículos presentados. También estoy de acuerdo con hacer algunas consideraciones de tipo general, para luego tratar algunos aspectos del articulado.

Mis consideraciones generales son las siguientes.

Con respecto al Presupuesto global que nos presenta el señor Ministro, debo decir que realmente no trae sorpresas; es bastante repetido si tenemos en cuenta lo que el Ministerio viene haciendo desde el pasado. No

tenemos una propuesta de cambio relevante. Como se ha dicho respecto de otras áreas del Presupuesto, esto es más de lo mismo.

Nos llama la atención de que de la exposición del señor Ministro tampoco surjan consideraciones respecto a temas de fondo, relevantes. Por ejemplo, el plan de obras. El Ministerio no ha presentado en el Parlamento un plan de obras que se asiente en el artículo 178, que es con el que encabeza su articulado. Obviamente, en algún momento tendremos que ingresar en él, y va a ser hoy. Si de algo se trata esta exposición del Ministerio es de conocer cuáles son las obras que tiene diseñadas, tanto por decisión propia como a través de la Corporación Vial.

Cuando se habló del tema portuario, no se hizo ninguna mención al desarrollo de puertos de aguas profundas. Como legislador del departamento de Rocha, me llama la atención que el señor Ministro no haya hecho una sola referencia al desarrollo portuario alternativo al puerto de Montevideo. Hay artículos que refieren a puertos deportivos y a estrategias de acción sobre determinados puertos, pero no hay una sola línea en cuanto a un desarrollo alternativo en materia de puertos de aguas profundas en nuestro país.

Tampoco vemos ninguna propuesta innovadora o creativa en el área del transporte. El señor Ministro ha desarrollado esta área referida, básicamente, a los planos rutinarios de la Cartera. Por ejemplo, ¿el Ministerio no se propone alentar una rebaja de los combustibles para el transporte? ¿No ha llegado la hora de hablar de gasoil sin impuestos? ¿No será esa la noticia que el Uruguay está esperando del Ministerio de Transporte y Obras Públicas?

Creo que no se trata solamente de hablar de si un ómnibus puede cruzar un puente o de si la línea de transporte finaliza en determinado límite fronterizo del departamento. ¿No habrá que hablar de cosas relevantes y de fondo como es el encarecido precio de los combustibles que tienen los transportistas en el Uruguay y acerca del que tampoco el Ministerio abona ninguna idea ni hace ninguna propuesta?

SEÑOR GONZÁLEZ ÁLVAREZ.- Ya que estamos haciendo un análisis general, quisiera hacer algunas preguntas sobre la política del Ministerio.

En primer lugar, me gustaría saber si el Ministerio de Transporte y Obras Públicas piensa vender o privatizar las acciones de la Corporación Vial -tal como está establecido en una ley- o si pretende disolverla para ser absorbida por la propia Cartera.

En segundo término, desearía conocer si al vencimiento de la concesión de la Ruta Interbalnearia -creo que en 2007- el Ministerio de Transporte y Obras Públicas se hará cargo de ella o piensa volver a otorgarla a privados.

En tercer lugar, sería importante conocer por qué se mantiene una importante partida millonaria para la Comisión que se encargaría de la construcción del puente Colonia-Buenos Aires -al menos eso es lo que nos parece que surge del planillado- cuando la intención del Ministerio, que ha tomado estado público es, por ahora -al menos por estos cinco años o más-, no ocuparse más de ese asunto. Entonces, no sabemos para qué se mantiene esa partida y el funcionamiento de una Comisión que no tiene ningún cometido.

En cuarto término, el señor Ministro dice que hay que especializar los puertos, idea que compartimos. El puerto de Nueva Palmira es de ultramar y por supuesto que coincidimos en que hay que seguir especializándolo. Recientemente, el señor Ministro habló de especializar el puerto de Colonia para pasajeros y el de Juan Lacaze para carga, fundamentalmente en lo que tiene que ver con el tráfico entre Uruguay y Argentina. Sin embargo, han bajado las tarifas de carga en Colonia y no en Juan Lacaze. Yo no estoy en contra de que se bajen las tarifas, pero eso no va en el sentido expuesto, porque si bajo las tarifas para carga en Colonia y mantengo las de Juan Lacaze, parecería que quisiera priorizar al primero.

SEÑOR BOTANA.- Quisiera trasladar algunas inquietudes al señor Ministro.

En primer lugar, al principio de su exposición nos daba cuenta de algo sobre lo cual mantenemos nuestra preocupación. En este Presupuesto están ausentes las medidas para incorporar a los transportistas de carga que están fuera del sistema. Se advierte que la rigidez de la Dirección General Impositiva y del Banco de Previsión Social claramente ha predominado a la hora de hacer el Presupuesto y no se ha previsto ningún tipo

de solución para la incorporación de los transportistas de carga, lo que también constituye una preocupación del señor Ministro, según ha manifestado en el Parlamento y en el seno de esta Comisión.

En segundo término, en la misma línea que el señor Diputado José Carlos Cardoso, quisiera decir que en este momento tenemos el gasoil más caro de la historia: cuesta US$ 0,88. Durante estos seis meses de Gobierno hemos tenido la máxima suba de la historia en el precio del gasoil: 30,52% medido en dólares. El gasoil está un 50% más caro que en Argentina, pero en el Presupuesto no hay una sola propuesta que incorpore alguna medida para bajarlo, para importarlo desde la República Argentina -lo cual podría ser factible-, o para llegar al gasoil productivo, por ejemplo mediante precios diferenciales. Desde ya manifiesto que no estoy de acuerdo con eso. Soy coherente en este sentido y coincido con la propuesta del Gobierno, teniendo en cuenta las distorsiones que se generarían. De todas formas, en el Ministerio se está estudiando alguna posibilidad para el reintegro en litros de gasoil, que sería interesante que se pusiera en práctica antes de empezar con el período de transporte fuerte en el país, inmediatamente después de la puesta en vigencia de este Presupuesto.

En tercer lugar, estamos hablando de destinar US$ 100:000.000 de Rentas Generales para rutas; hablamos de US$ 120:000.000 por concepto de endeudamiento y de US$ 130:000.000 por mantenimiento pero, ¿para qué? Se habla de la importancia del corredor internacional, de la integración, pero nos enteramos por las palabras del señor Ministro que para la Ruta Nº 26 apenas tenemos la posibilidad de introducir una mejora. Sin embargo, se prevé una suma de US$ 14:000.000 para hacer el anillo perimetral de Montevideo.

Entonces, sinceramente, a quienes creemos en el desarrollo equilibrado y en la integración del país, nos hubiera gustado ver ese equilibrio y esa integración en las obras que se van a llevar adelante. Además, estamos hablando de endeudar al país en el orden de US$ 250:0000.000 para la construcción de rutas y su mantenimiento. Quiere decir que habría US$ 100.000.000 más para las rutas, y nos gustaría que esto no fuera un cheque en blanco; quisiéramos saber para qué se destinará esa suma. El Gobierno nos está pidiendo una suerte de cheque en blanco por una cantidad importante. De manera que sería conveniente que se hicieran algunas precisiones en este sentido; de pronto podríamos contar aunque sea con algunas planillas -que siempre les llegaron a los legisladores- en las que figuren cuáles son las obras. Además, según tengo noticia, en todos los Gobierno anteriores y en toda la historia de los Presupuestos, los legisladores pudieron saber qué obras se iban a hacer en el país; entonces, pudieron considerarlas y analizarlas en detalle. En este caso, no se han planteado en la Comisión de Transporte y Obras Públicas ni a los integrantes de la Comisión de Presupuestos; nadie ha visto de qué se trata. Por tanto, este es un tamaño cheque en blanco que, además, implica compromisos para las generaciones futuras.

De manera que este es un tema muy importante acerca del que necesitaríamos contar con alguna suerte de respuesta.

Muchas gracias.

SEÑOR MACHADO.- No vamos a referirnos a asuntos que pensábamos plantear, pero ya han sido expuestos por otros Diputados.

En términos generales, nos preocupa la situación de AFE. Coincidimos con el señor Ministro en que se trata de un transporte estrictamente necesario e imprescindible para la economía del país, teniendo en cuenta lo que hoy es el área forestal del Uruguay, con más de 700.000 hectáreas forestadas, con grandes distancias y con problemas reales en términos de carreteras.

Ahora bien: reflexionamos sobre este punto y nos hacemos algunas preguntas. Todas las cosas que han hecho los Gobiernos anteriores han ido en la dirección de interesar a privados para asociarse. Eso era algo que realmente sentíamos como importante y que ahora se comparte; me refiero a la participación de sectores privados en la administración y en la gestión. En este caso, hablamos de la coparticipación en una empresa tan importante como AFE. Entonces, concretamente quisiéramos preguntar si en este sentido realmente hay interés por parte de privados. Siempre hemos visto resistencia de los privados a asociarse con el Estado. Por eso preguntamos si ahora existen señales en otra dirección, que nos den la pauta de que los privados estarían dispuestos a asociarse en esta nueva versión de AFE. ¿Se ha consultado a los productores forestales? ¿Se ha consultado, por ejemplo, a los productores de cebada, que es un producto importante que se transporta hacia Brasil?

Sinceramente, no sentimos que haya un cambio en esa dirección, por lo que tenemos miedo de que haya una frustración en esta nueva versión de AFE. Nos surge una serie de preguntas referidas a distintos artículos que tienen que ver con exoneraciones, con dejar sin efecto multas por contravención o multas por mora. Además, en términos generales preguntamos si esto no es negativo, si no va en la dirección de generar laxitud en la aplicación de las normas, lo cual sin duda es importante porque están en juego temas verdaderamente trascendentes como, por ejemplo, la preservación de las carreteras. Entendemos la explicación que dio el señor Ministro en su exposición general, pero pensamos que quienes han pagado estas multas no verán con buenos ojos que a otras personas se las levanten. Ocurre lo mismo con el transporte terrestre de pasajeros.

Otro tema importante a nivel general es el siguiente: ¿cuál es la política del Ministerio de Transporte y Obras Públicas en la comunicación con Brasil? Hace pocos días tuvimos una intervención parlamentaria referida a los pasos de frontera. Ha quedado demostrado con claridad que Uruguay es el que está rezagado en la implementación de los pasos de frontera. Y realmente, en lo que hace al presupuesto del Ministerio de Transporte y Obras Públicas no advertimos ninguna señal que apunte en la dirección de la verdadera integración con Brasil, que es tan importante para un país como Uruguay.

El señor Ministro ha hablado de la vía que comunica a Colonia con Río Branco-Yaguarón, y nosotros personalmente pensamos que hay que fortalecer con detalles el eje vial de la Ruta Nº 5, que es muy importante para una gran cantidad de departamentos que lo tienen como posible fuente de generación de puestos de trabajo y de desarrollo.

Por último, nos vamos a referir al transporte aéreo de pasajeros, a la falta de desarrollo que tiene este sector en el país, a la integración regional con ciudades como Porto Alegre. En lugares como la frontera Rivera-Livramento, que es un punto estratégico para la integración regional, con una población de doscientos mil habitantes, que tiene a Santa María, a Uruguayana como puntos intermedios, hasta hace poco hubo transporte aéreo de pasajeros, pero hoy no hay. Sin duda, allí tiene que estar la mano del Estado y queremos saber qué dirección le va a dar a esta política el actual Ministro.

Esto es lo que queríamos plantear en términos generales. Luego, haremos preguntas concretas sobre algunos artículos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Vamos a trasmitir una información a los señores legisladores para que ubiquen el documento. Se distribuyó a los miembros de la Comisión de Presupuestos, integrada con la de Hacienda un documento titulado "Proyecto de Presupuesto Nacional 2005-2009.- Información complementaria.- Proyecto de Inversión de la Administración Central.- Tomo 2". En este material, a partir del Inciso 10, en la página 183, hay una serie de informaciones que refieren a todos los proyectos de inversiones del Ministerio.

SEÑOR TROBO.- Voy a hacer algunas consideraciones de carácter general. Tenemos una serie de preguntas para hacer dirigidas a los artículos que incluye el proyecto.

De acuerdo con nuestros cálculos, advertimos que hay una notoria disminución de los rubros de inversión del Ministerio. Voy a citar cifras que nos permitan comparar esos volúmenes. Sin perjuicio de que hubo modificaciones, de acuerdo con las circunstancias que luego se vivieron, para el Ministerio de Transporte y Obras Públicas con cargo al financiamiento del Fondo de Inversiones se destinó entre US$ 140:000.000 en el año 2000 y US$ 169: 000.000 en 2004. En el actual Presupuesto, según las cifras que leí en el proyecto, los montos oscilan entre US$ 95:000.000 en el año 2005 y US$ 135:000.000 en 2009. Es notorio que hay una disminución muy importante en los rubros que dispone la mencionada Cartera. Esto tiene que ver con la política de inversión y de desarrollo de infraestructuras que tiene un Ministerio de la importancia que el señor Ministro ha señalado y que todos compartimos que se le adjudica.

Entonces, si hay menos recursos, pero hay un desafío a la infraestructura -lo hemos escuchado de parte del Ministro, del Presidente, del Ministro de Economía y Finanzas- y permanentemente escuchamos que la infraestructura es un sustento esencial del desarrollo, tiene que haber algo novedoso, diferente, que sorprenda. Es decir, en el año 2000 teníamos un presupuesto equis, en 2005 tenemos uno menor; si a esto le aplicamos los topes de ejecución, si la infraestructura que se plantea se va a desarrollar para estimular e impulsar el crecimiento de la economía, entonces, necesariamente tiene que venir de alguna idea muy novedosa. Queremos profundizar en este aspecto.

Cuando el señor Diputado Botana señaló la necesidad de conocer el plan de obras -que es bastante más que las dos carillas que el Presidente señala que existen en el material, que ya lo leímos, como corresponde-, seguramente se refería a la tradicional lista de obras de infraestructura que el Ministerio va a desarrollar durante su gestión de Gobierno. Además, no se trata de una cuestión que se utiliza solo en Uruguay; en las instancias presupuestales todos los Parlamentos del mundo discuten la asignación de los recursos a las distintas áreas del Estado. Allí participan activamente los legisladores vinculados a las necesidades de la comunidad que representan; analizan qué hay para la zona, y ahí está el tramo de la ruta tal que no fue renovado o que no fue mejorado en la instancia anterior, el puente de la carretera tal que tiene que atender el aumento de la carga de determinado tipo de vehículos, eventualmente el traslado de producciones por la zona. Es decir que se hace un rico análisis desde la perspectiva local que, a su vez, supone también que en el Parlamento -con esa riqueza lógica que debe tener, que no debe ser monocorde ni aburrido, en el sentido de que lo que entra sale como está y nadie cambia absolutamente nada- hay un debate, una discusión de la presencia de la inversión en distintos puntos y en distintas áreas. Esa es la lógica del presupuesto de obras en un Parlamento en el que los legisladores representan adecuadamente los intereses de la población que los ha elegido. Francamente, no encontramos una información acabada que nos permita ir al fondo de esa cuestión. Entonces, si hay una disminución notoria de los fondos, si hay incertidumbre con respecto a dónde se van a invertir, está muy claro que es muy importante que el señor Ministro se extienda en la explicación acerca de cuál es la forma, cuál es el procedimiento y específicamente con qué instrumentos se va a llevar adelante la inversión que el país tanto necesita y que el propio Gobierno públicamente está señalando como una de las características fundamentales de esta gestión: inversión en infraestructura para apoyar el desarrollo productivo.

La otra consulta que me interesa formular en términos generales, tiene que ver con Hidrografía y, especialmente, con las competencias a las que el Ministerio notoriamente está renunciando después de una larga jornada. La Dirección Nacional de Hidrografía es una organización que, como bien sabe el señor Ministro, tiene muchos años de existencia -creo que cerca de cien- y un acervo importante en los antecedentes con los que cuenta y en la experiencia de su personal. Por lo menos a juicio nuestro, no nos parece buena la solución que se encuentra manteniendo una dicotomía en la gestión en el ámbito público respecto de estos temas. Creemos que bien podría hacerse el esfuerzo -usando todos estos antecedentes, sirviéndose el Estado, la Administración y todos nosotros de todo lo que se ha hecho hasta el presente- tendiente a que la Dirección Nacional de Hidrografía asuma responsabilidad en algo que no ha sido más que un cambio cualitativo en las disposiciones legales vigentes, en la disposición Constitucional que establece un régimen especial para la utilización de los recursos hídricos. Si Hidrografía durante cien años se encargó de eso, ¿por qué crear una cosa nueva? Al respecto, el señor Ministro de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente dijo aquí que simplemente se iba a dirigir a diseñar políticas; o sea que vamos a crear algunos cargos más para diseñar políticas, que podría diseñar muy bien la Dirección Nacional de Hidrografía.

En ese sentido, ofrezco mi apoyo al señor Ministro, si es que aquí hay una controversia dentro del Gobierno, para que la administración de las disposiciones del artículo 47 de la Constitución esté a cargo de quien corresponde, que en este caso es la Dirección Nacional de Hidrografía del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas -el señor Ministro lo ha dicho y nosotros compartimos ese criterio— está reclamando competencias y desarrollando el proceso político para que ello ocurra, para tener a su cargo los temas de política aeronáutica; me parece bien. Pero lo que no me parece bien es que asuma los de política aeronáutica y desprecie los que responden a esta cuestión que era históricamente su competencia: los recursos hídricos.

Estas son las tres consideraciones que quería hacer. Obviamente, tenemos muchas preguntas para formular acerca de los artículos, pero sobre estos tres temas queremos conocer lo siguiente: cómo se va a aumentar la infraestructura -inclusive con menos recursos que en el año 2000—, cuáles son los instrumentos que se van a utilizar, a qué área están dirigidos y cuáles son los procedimientos que se están estimulando desde ya para ponerlos en marcha y, por último, cuál es la opinión definitiva del señor Ministro con respecto a la necesidad de mantener competencias en la órbita del Ministerio de Transporte y Públicas.

SEÑOR POSADA.- Antes que nada, agradecemos la presencia de las autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Creo que todos somos plenamente conscientes de que este Ministerio tiene un papel fundamental en el desarrollo de las políticas públicas. En tal sentido, valoramos el esfuerzo que ha hecho el señor Ministro para

tratar de reseñar los principales aspectos de lo que sería ese plan quinquenal del Ministerio de Transporte y Obras Públicas para el Período. Lo cierto es que estamos acostumbrados a que el desarrollo del plan quinquenal de esa Cartera también nos sea entregado en forma escrita, y allí se establece los principales objetivos a desplegar. En tal sentido, hago referencia a que el último plan quinquenal del Ministerio de Transporte y Obras Públicas establecía, por ejemplo, el Plan de Infraestructura Vial a nivel de la red vial departamental, otros programas de infraestructura vial, las obras hidráulicas y el aprovechamiento de los recursos hídricos, las obras de arquitectura, las obras por convenio, los organismos relacionados con el Ministerio, la política para la Administración Nacional de Puertos, la Administración de Ferrocarriles del Estado y PLUNA. Con respecto a la participación del sector privado, había allí una reseña de cuáles iban a ser las concesiones de obras públicas, de servicios públicos, la participación público privada, la tercerización de actividades, la reconversión de servicios y el desarrollo de la iniciativa privada.

En este caso, lo que sí se nos ha entregado -en el tomo a que hacía referencia el señor Presidente— es un detalle de los proyectos. Pero creo que lo que importa aquí, desde el punto de vista del Parlamento, más allá de que terminemos analizando las cifras, es dar esa misma visión que el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas daba en su reseña de carácter general, expuesta como parte de los compromisos que se asumen por el Ministerio para el Período. Esta es una primera constancia que vale la pena dejar.

Vamos a plantear algunas consultas de carácter general, sobre todo porque estos son temas de los cuales el país mucho ha hablado y creíamos que se había generado consenso al respecto. Es bueno que intercambiemos ideas en ese sentido.

Un primer tema que queríamos proponer es el relativo a la promoción de un puerto de aguas profundas, que fue largamente debatido, sobre todo respecto a su implantación. Como es notorio, el anterior jerarca del Ministerio de Transporte y Obras Públicas impulsó la idea de que este puerto se instalara en La Paloma; en principio, en la medida en que no hubo intereses concretos, no se pudo hacer realidad y, por último, se terminó haciendo un planteamiento acerca de la instalación de aquella planta "chipeadora", como todos recordamos, en el Puerto de La Paloma. Pero, en los hechos, la necesidad de un puerto de aguas profundas es un tema en el cual habíamos avanzado, por lo menos, en cuanto a que esta idea fuera compartida por todos los sectores políticos, más allá de los problemas de su implantación. Siempre tenemos la preocupación acerca de que el Uruguay tiene que ser pensado -como bien se decía— en un horizonte de veinte a veinticinco años por lo menos, o quizás más. Allí existe una posibilidad, instalando un puerto en las costas de Rocha -hay estudios que ameritan que puede asentarse en la zona de La Coronilla—, lo que permitiría a Uruguay tener un mayor grado de competencia, sobre todo con puertos de Brasil. Nos interesa la opinión del señor Ministro al respecto; está claro que una iniciativa de esta naturaleza tendría que ser desarrollada en el curso de este Período.

El señor Ministro hacía referencia al Puente Colonia-Buenos Aires. Nosotros votamos para habilitar su construcción, ratificando el Tratado que Uruguay firmó con la Argentina. Coincidimos en que hoy no existen las condiciones económicas que permitan el desarrollo ni la financiación de un proyecto de tal importancia. Por lo tanto, sin renunciar a lo que puede ser una obra de estas características, creo que está bien la idea de encarar otro tipo de obras que, fundamentalmente, apunten al desarrollo de la integración entre Uruguay y Argentina. Por cierto, hay otras posibilidades; pensemos, por ejemplo, en la idea, que también se ha manejado, de un puerto que una la zona de Nueva Palmira con la zona del Tigre en Buenos Aires. Sí es cierto que tenemos que generar alguna obra de infraestructura de esas características. Digo esto porque la forma de que Uruguay no sea ignorado, obviado en un sistema internacional de transporte a nivel de la región -en lo que refiere al relacionamiento de infraestructura con la Provincia de Buenos Aires, sin duda, la más rica de la Argentina— es que existan posibilidades de desarrollar directamente hacia nuestro país obras de infraestructura, que determinen que uno de los corredores -no el único, porque nunca lo será- avance a través de territorio uruguayo para unir directamente, como se había pensado, el océano Pacífico con el océano Atlántico, y particularmente con Brasil.

La tercera consulta que queremos hacer tiene que ver con el transporte de carga. En el Período pasado, y también antes, compartimos la necesidad de que el ferrocarril tenga posibilidades de competir en el transporte de cargas.

Al margen de los distintos argumentos esgrimidos por el señor Ministro, que son compartibles, creemos que hay otros que son hasta de naturaleza estratégica, en lo que refiere al desarrollo del ferrocarril.

En otras oportunidades hemos señalado, frente a quien fuera titular de la Cartera durante los últimos diez años, ingeniero Lucio Cáceres, que Uruguay ha venido quedando de rehén del transporte de carga carretero. Y esto, desde el punto de vista de las opciones de transporte de carga, representa notoriamente una debilidad. Por lo tanto, el desarrollo del ferrocarril como una alternativa es un aspecto fundamental para tener y sostener una estrategia a largo plazo en materia de transporte de carga.

Se ha hecho referencia a que la política aeronáutica debe estar en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Desde hace diez años hay proyectos de ley presentados y firmados, entre otros, por quien habla, por lo que desde ese punto de vista adelanto que contarán con nuestro voto para que la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica pase a la órbita del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que es donde debe estar por ser la Cartera que está orientada a atender todas las políticas de transporte.

En el pasado este tema ha representado para Uruguay una suerte de debilidad, sobre todo en el relacionamiento internacional vinculado al Aeropuerto Internacional de Carrasco, pues como está bajo la órbita de la Fuerza Aérea tiene una baja en su calificación.

En el Plan de Infraestructura Vial queremos saber si entre los puentes que se piensa ampliar o reconstruir se encuentra el ubicado en la Ruta Nacional Nº 6, sobre el río Yí. Esta es una aspiración que han planteado los ciudadanos que viven en Sarandí del Yí, pues se trata de un puente que habitualmente queda tapado y porque en esa localidad se unen las Rutas Nacionales Nº 6 -que atraviesa nuestro país en sentido transversal, uniendo Montevideo con Vichadero- y Nº 14 -que también atraviesa el territorio nacional. Esto tiene una importancia fundamental para la integración de nuestro país, que si lo analizamos respecto a cómo está distribuida su población, veremos que se ubica en las franjas limítrofes, ya sea con Brasil, con la costa o con el litoral.

Finalmente, quiero referirme a la Dirección Nacional de Hidrografía, tema muy importante. El señor Diputado Trobo hizo algún comentario, pero yo quisiera extenderme un poco más en su análisis porque, en este caso, lo planteado en el Presupuesto supone, claramente, un error.

Desde nuestro punto de vista no está en discusión la creación de esa nueva Dirección en el ámbito del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente. Parece claro que, en función de la reforma constitucional aprobada en el mes de octubre -todos saben nuestra oposición a ella-, se estableció que existiera una política en materia de aguas y de saneamiento, y parece razonable que se piense en crear una Dirección en el Ministerio que, obviamente, tiene competencia al respecto.

Entre los cometidos que se atribuyen a esa nueva Dirección -que en este Presupuesto aparece formulada en aspectos primarios— se hace referencia a la protección del recurso hídrico. Creo que en esto todos estamos de acuerdo y no es allí donde se establece la diferencia; el problema está en que además de la protección se habla de la administración del recurso hídrico. Notoriamente, en este tema, la administración del recurso hídrico está en manos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de la Dirección Nacional de Hidrografía. Es más, el Código de Aguas establece que el Ministerio competente en todo lo relativo a la administración del recurso hídrico es el de Transporte y Obras Públicas, y así lo ha sido a través de la Dirección Nacional de Hidrografía.

Acerca de ese cometido Uruguay tiene una larga y relevante experiencia porque ha debido laudar en conflictos entre privados, y lo ha hecho con éxito, manteniendo una línea de trabajo. Sin embargo, si este cambio se realiza mucho nos tememos que se pierda una de las más importantes experiencias acumuladas y entremos en una línea de improvisación que, en todo caso, debe ser preocupación de todos.

Por otra parte, la Ley de Riego también otorga a la Dirección Nacional de Hidrografía, Ministerio de Transporte y Obras Públicas, competencias al respecto.

Por lo tanto, solicitamos que esta decisión adoptada y apoyada por el Consejo de Ministros sea revisada, porque allí hay un elemento de razonabilidad, en el sentido de mantener todo lo que tiene que ver con la administración de los recursos hídricos en la órbita del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y que esta nueva Dirección que se crea tenga entre sus cometidos -como se determina- la posibilidad de establecer políticas relativas a la protección de los recursos hídricos. Son dos cosas distintas y me parece que sería sano mantener estos cometidos en los Ministerios respectivos.

SEÑOR AMORÍN BATLLE.- Previamente a mi exposición, corresponde dar la bienvenida al señor Ministro y a su equipo. Con el señor Ministro hemos pasado los cinco años anteriores manteniendo generalmente fuertes y fervientes discusiones, confrontando puntos de vista, pero siempre con lealtad, lo que le hemos reconocido en toda circunstancia.

Es un gusto recibir al señor Ministro en su nuevo puesto de trabajo y le deseamos -lo queremos hacer públicamente- mucho éxito.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Muchas gracias.

SEÑOR AMORÍN BATLLE.- El señor Ministro siempre se ha destacado por la vehemencia con que discute y por la firmeza de sus convicciones. Por ejemplo, cuando explicábamos por qué la megaconcesión era positiva para el país, el actual señor Ministro era un extraordinario detractor de ella, y nos planteaba, con un cúmulo de argumentos, los inconvenientes de su instalación, tanto para el país como para la gente, por los peajes. Entonces, mis primeras preguntas son: ¿en qué estamos ahora, señor Ministro? ¿Seguimos pensando igual? ¿Se mantienen la megaconcesión, los peajes? ¿Cuál es su visión de futuro al respecto?

En segundo término, quiero referirme al traspaso de la Dirección Nacional de Hidrografía al Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente. En realidad, somos partidarios de que esta Dirección permanezca en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, pero por lo menos queremos saber qué se hará. Cuando el señor Ministro de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente concurrió a la Comisión solicitamos que el señor Ministro Arana nos diera un cronograma sobre el traspaso de esta Dirección, porque el artículo dice que se pasarán recursos materiales y humanos al Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, a efectos de cumplir con los objetivos. En ese sentido, preguntamos al señor Ministro Arana si ya había hablado con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. "Tuvimos una conversación", nos contestó.

Queremos saber qué pasará, qué recursos materiales y humanos, cuándo, cuáles serán los cometidos, qué quedará en un Ministerio y qué en el otro.

Recibimos a funcionarios de jerarquía de la Dirección Nacional de Hidrografía del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, quienes nos respondieron que no tienen la menor idea de lo que pasará. Nos parece que esto no puede ser.

Francamente, si se nos explica qué ocurrirá, quizás se nos convenza y tal vez votemos el artículo, pero tal como está ahora -este artículo que figura en el Inciso correspondiente al Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente- no se aclara nada, porque no sabemos qué ocurrirá.

Entonces, queremos precisiones y si bien el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente no pudo responder, porque francamente no lo sabía, confiamos en que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que cuenta con funcionarios de jerarquía tan experientes en estos temas -que además han estado en ambos Ministerios y tuvieron oportunidad de analizar el tema desde las dos perspectivas-, nos pueda explicar cómo se hará este traspaso, cuándo y con qué recursos.

En tercer lugar, creo recordar que cuando votamos que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas se hiciera cargo de la reparación de las vías férreas, una parte de la partida, que equivale a las cifras que están aquí -alrededor de US$ 10:000.000-, es decir, la mitad, se tenía que destinar específicamente a ese propósito. Quiero saber si en este traspaso de competencias se ha previsto esto; si fuera así, me parece que sería importante incluirlo en el articulado para tener la certeza de que ese dinero irá a lo que todos pretendemos, que es, entre otras cosas, la reparación de las vías férreas.

Concedo una interrupción al señor Diputado Signorelli.

SEÑOR SIGNORELLI.- Estamos muy preocupados por temas puntuales.

Estoy de acuerdo con el señor Diputado Trobo en cuanto a que sería muy importante que participaran en la definición de estos temas quienes vivimos en los distintos departamentos, quienes los conocemos y vivimos sus problemas. El señor Ministro dijo que se duplicaría el apoyo económico al mantenimiento de la caminería rural, experiencia de colaboración entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y las Intendencias que históricamente ha marchado muy bien. El señor Ministro dijo que ciertas Intendencias no cumplieron con los parámetros fijados por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas por diversas circunstancias y otras lo hicieron en forma exitosa. En tal sentido, quiero saber si se mantiene el sistema de premios y castigos. Para quienes no lo conocen, diré que consiste simplemente en que aquellas Intendencias que cumplen reciben los kilómetros de mantenimiento de caminería de aquellas que no cumplen.

Por otra parte, el comentario vinculado con la maquinaría me pareció muy acertado, habida cuenta de que el quinquenio pasado fue el único en el que no se compraron máquinas, debido a la crisis económica. Por lo tanto, se hace imprescindible renovar la maquinaria porque, de lo contrario, será muy difícil para las Intendencias cumplir con los parámetros manejados por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y las Comunas.

Me parece importante que quienes vivimos en los distintos puntos de país podamos dar una visión, ya que los departamentos cambian. Por ejemplo, actualmente Artigas cuenta con una cuenca arrocera muy importante, cuya explotación destruye los caminos, por lo que la Intendencia debería contar con más recursos para mantenerlos. No debemos olvidar que Artigas no está incluido en la cuenca arrocera.

Por otra parte, cuando surgió la Ruta Nº 30 apoyé lo que eran la megaconcesión, los peajes, etcétera pensando que, por lo menos, lo recaudado en uno de los peajes -el que está situado entre Tacuarembó y Rivera- se destinaría a reparar dicha ruta, que hoy está en un estado realmente calamitoso. Hace unos días se publicó un comentario que daba cuenta de que las ambulancias tienen que ir por territorio brasileño para evitar circular por la Ruta Nº 30, que es un desastre. Por ahí se habla de burocracia, con respecto a la cual escuché comentarios toda mi vida, pero creo que es el momento de, por lo menos, enviar el Mensaje de que los peajes sirvan para que esta Ruta Nº 30 esté en las condiciones adecuadas y no tengamos que circular por otro país, con todos los inconvenientes que ello conlleva.

Asimismo, nos preocupan -haré simplemente un comentario, ya que quisiéramos tener una reunión para explicar esto con más detenimiento- los terrenos de AFE que cortan al medio la ciudad de Artigas, como sucede en tantas otras localidades, pero hablaré de lo que conozco. En tal sentido, hemos presentado un proyecto de ley proponiendo la venta de estos terrenos; la Intendencia se haría cargo de la división y de la venta, y proponemos que el 50% se destine al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el 50% restante para la Intendencia, que lo utilizará con un fin específico, que será comprar una cartera de tierras que le permita dirigir la ciudad hacia donde la DINOT lo indique y no hacia donde las circunstancias obligan a extender las ciudades.

Asimismo, nos preocupa que todavía no se haya podido instalar en Artigas el sistema integrado de cargas, que está establecido en el convenio del MERCOSUR, por lo que luchamos mucho durante cinco años y no pudimos lograrlo. En ese sentido, queremos decir que la seguridad que da la circulación por el territorio uruguayo y los kilómetros ahorrados, harían que posiblemente un 10% de la carga que hoy pasa por Paso de los Libres-Uruguayana podría transitar por Artigas-Quaraí. De esa manera, también estaríamos cumpliendo con el tratado del MERCOSUR, por el que Brasil ya tiene pronto todo el tema turístico y a nosotros nos falta el centro integrado de cargas.

Por último, porque conocemos la actuación de la Dirección Nacional de Hidrografía y porque participamos en la Comisión del río Cuareim -que funciona extraordinariamente bien- estamos en contra de que dicha Dirección pase al Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente.

Muchas gracias, señor Diputado Amorín Batlle.

SEÑOR AMORÍN BATLLE.- Teniendo en cuenta el compromiso que asumimos todos los Diputados, dejaremos las preguntas concretas para una segunda intervención. Por ahora, es todo lo que teníamos para decir.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR CASARETTO.- En primer lugar, agradecemos la presencia de los invitados.

Queremos hacer algunas precisiones generales. De la exposición del señor Ministro se van desprendiendo los cambios que hay entre la posición que uno tiene cuando es Gobierno y la que sustenta cuando es oposición. Recién se hablaba de las políticas con respecto a las concesiones y al peaje, y queríamos hacer alguna reflexión al respecto, porque no se ha dicho aquí que en este proyecto de Presupuesto enviado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas se institucionalizan los peajes de los cruces de balsa. Eso es un cambio.

Con respecto a los servicios ferroviarios -tema en el que el cambio de postura ha sido más notorio, y es legítimo cuando se reconoce y se dan argumentos de por qué se da-, históricamente se ha sostenido por varios partidos -incluido el nuestro- que deben ser un instrumento para priorizar y defender el desarrollo del país productivo. Hoy el señor Diputado Machado hablaba de la resistencia que ha existido en los privados para asociarse con el Estado y yo agregaría que ha existido resistencia cuando ha habido mayoría del capital estatal. Precisamente, una de las preguntas que queremos formular al señor Ministro -porque en este proyecto de Presupuesto no está esa información- es cuál será la participación del Estado en esta eventual concesión de los servicios ferroviarios. No se visualiza cuál será la política macro, más allá de los proyectos puntuales; no se sabe si el Estado seguirá teniendo la mayoría accionaria en el transporte ferroviario, y este es un tema fundamental.

En cuanto a los puertos turístico-deportivos, más allá del tratamiento del artículo correspondiente, queremos profundizar en la información acerca de cuáles son los de esta categoría, qué abarcan, hasta dónde llegamos. ¿Puerto turístico es, por ejemplo, el que recibe el atraque de los cruceros? ¿Puerto turístico es el que recibe el atraque de empresas que transportan pasajeros a las distintas zonas? Este es un tema importante. A nosotros, que pertenecemos a un departamento turístico, nos resulta vital contar con puertos de esta naturaleza. Pero también es importante conocer si existen proyectos puntuales, el motivo por el que se eligieron determinadas zonas y si hay algún emprendimiento que localice, dentro de esa vasta zona costera, los pasos que seguirá el Ministerio en un lugar concreto.

Además, quiero hacer otra pregunta muy concreta que no llamará la atención al señor Ministro porque ya lo conversamos cuando estuvo en la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas para hablar de la interpelación que tendrá lugar el martes próximo. Lo que quiero saber es si esto se puede vincular con algún proyecto de este empresario que ha tenido una serie de iniciativas y que también puede manejar alguna relacionada con un puerto en el departamento de Maldonado para que atraquen sus barcos.

Por otra parte, el señor Ministro también incursionó en el tema del puente Colonia-Buenos Aires. Compartimos lo que dijo en cuanto a que hubo una demora en la decisión del Gobierno argentino y que, quizás, las necesidades pasan por otro lado. También es cierto que ha habido una expresión muy clara de este Gobierno y de este Ministro de Transporte y Obras Públicas en el sentido de que no es prioridad de esta Administración la construcción del puente. Entonces, no se trata solo de las condiciones del entorno ni de las imperantes en Argentina, sino de que este Gobierno tiene una política clara en cuanto al puente Colonia-Buenos Aires y ha dicho que, para esta Administración, no es prioritario. Evidentemente, en un marco de negociación que se ha venido desarrollando lentamente y con trabas, pero que ha avanzado, que uno de los países involucrados diga esto, complica las cosas. Hay un Tratado aprobado, múltiples argumentos a favor y en contra y una decisión que, después de mucho discutir, adoptó Uruguay. Entonces, más allá de las coyunturas internacionales, no es bueno para este proyecto -que mucho bien haría al país, más allá de los variados trazados del puente que hubo- que nos neguemos a concretarlo o que estemos anunciando que no es prioritario para el Uruguay, sobre todo cuando todos conocemos -inclusive, por lo que ha dicho el señor Ministro- la importancia que tiene el hecho de que la ruta que unirá el Atlántico y el Pacífico pase por nuestro país, ya sea por Rivera o por Río Branco; no podemos negar que una unión de esta naturaleza sería favorable para el país Uruguay.

Tampoco llamará la atención del señor Ministro -porque se lo dijimos en la reunión de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas- otra preocupación que tenemos, que ojalá logremos develar el día de la interpelación. Seguimos preocupados porque se han venido tomando medidas que, sistemáticamente, nos llevan a pensar que hay beneficios directos para empresas o empresarios. Me refiero a la renovación de una concesión a un empresario; a la generación de un marco legal para construir un puerto turístico de aguas profundas en el departamento que más turistas trae de Argentina, que también beneficia a

ese empresario; a la instalación de un puerto de la misma naturaleza en Colonia, que también favorece a ese empresario, y al hecho de no priorizar la construcción del puente Colonia-Buenos Aires que, obviamente, beneficia al único empresario que tiene los barcos.

En este marco, dado que el señor Ministro introdujo el tema del puente y que en este proyecto de Presupuesto se incluyen los puertos turísticos, nos permitimos profundizar un poco para ver si encontramos más claridad en esto. Si bien el señor Ministro decía: "Yo no tengo cómo demostrar que no sea así, porque las cosas se vienen dando", la misma dificultad que él tiene para demostrar ciertas cosas al Parlamento nosotros, como actores políticos, las enfrentamos a la hora de demostrárselas a la gente, máxime tratándose de este Gobierno que, como oposición, ha sido muy estricto en cuanto al control de la cristalinidad y la transparencia. Nosotros, hoy desde la oposición, queremos que el Gobierno siga manteniendo esa filosofía, esa ideología de gobierno que practicaba desde la oposición y que creemos que es importante para el país.

Es lo que queríamos decir, en general, acerca de este proyecto de Presupuesto enviado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Damos los buenos días al señor Ministro y a todo su equipo.

Queremos hacer algunas preguntas, aunque tal vez alguien crea que nos correspondería tener una visión laudatoria en todos los aspectos relacionados con el funcionamiento del Ministerio que hoy nos visita. Nosotros trabajamos muy estrechamente con esta Cartera -como corresponde- y sabemos que hay cuestiones que forman parte de la coherencia de la visión de país de esta fuerza política y, si no estuvieran a tono en ese sentido, merecerían críticas.

Se pide que se den novedades, que se planteen cosas quizás fuera de lo común en cuanto a lo que podríamos hacer nosotros o este Gobierno, y a nosotros, que trabajamos y estudiamos en la Unidad Temática del Frente Amplio el tema de la multimodalidad del transporte, nos da la impresión de que se plantea tener en cuenta una cuestión que en este país se había olvidado totalmente: que existen vías fluviales y ferroviarias para desarrollar. En esto hemos puesto la puntería, a pesar de la miserable situación financiera que tenemos. Por eso estoy muy contento con lo que ha planteado el Ministerio, aunque puedo discrepar en algunas cuestiones que no se han desarrollado debidamente, porque supongo que todos los temas a los que se ha referido el señor Ministro requieren explicaciones muy extensas; inclusive, algunos Diputados han planteado cuestiones puntuales sobre las que no tienen respuestas muy claras. El tiempo es demasiado breve para poder desarrollar todo esto. Creo que las grandes punterías son las que se están llevando adelante y quien habla y mi fuerza política respaldamos este tipo de concepto en cuanto a qué es lo que vamos a hacer en el futuro. Por ejemplo, respecto al tema del puente Buenos Aires-Colonia, nuestra fuerza política estuvo en contra, y lo decimos claramente. Por supuesto que el Ministerio tiene que visualizar este tema; obviamente el Gobierno no es solo una fuerza política, sino todo el conjunto de las fuerzas políticas y de los diversos sectores partidarios que existen. Concretamente, no visualizamos ese puente; ya tenemos tres puentes, incluyendo la represa de Salto Grande, que son suficientes para que el país tenga un desarrollo muy importante, fundamentalmente, en forma homogénea, no creando las megamópolis que se pretenden por ahí, uniendo Buenos Aires, San Pablo, etcétera, y dejando colgadas del pincel a las zonas de nuestros países con menor desarrollo.

En esta etapa -estamos hablando de un quinquenio-, tenemos que estudiar cómo revitalizamos los puentes que ya tenemos y las carreteras que transversalizan nuestro país. No todas deben estar dirigidas hacia Montevideo; algunas tienen que relacionarse con las Rutas Nº 26 y 14.

En este sentido, comenzaría preguntando -estoy de acuerdo con lo que plantea el señor Diputado Amorín Batlle- qué pasa con la megaconcesión. Es así porque tenemos que ver cómo hacemos rendir lo que tenemos también en aquellas cosas con las que quedamos enganchados, para lograr una perspectiva diferente. Entonces, quiero saber qué pasa con la Ruta Nº 26.

(Diálogos)

¡Ah sí, me interesa!

Particularmente, nos interesa a todos saber qué pasa con esa Ruta Nº 26, una vía fundamental para el desarrollo de este país; eso no lo duda nadie. Hoy en día, y hablando del ferrocarril -porque también tiene que

ver con esto-, con los pocos fierros que tenemos estamos mandando cebada a Rivera desde Paysandú. El otro día, observé cómo los trabajadores de AFE están arreglando los vagones para trasladar la cebada que envía AMBEV -gran transnacional que se alojó en nuestro país- a Brasil. Ni qué hablar todo lo que se podría hacer si tuviéramos vías que pudieran llevar la mercancía con fluidez a Río Branco y a Rivera. Pero, debemos tener en cuenta que la Ruta Nº 26 está totalmente abandonada.

De todos modos, también tenemos otras rutas y alguna de las interrogantes es saber qué va a pasar con ellas; por ejemplo, con la Ruta Nº 90, que en el caso de Paysandú -no es porque sea de ese departamento- nos comunica con la Ruta Nº 5. Esta Ruta no tiene conexión si no es a través de la Nº 26; de lo contrario, hay que ir hasta la Ruta Nº 14.

En materia de infraestructura vial, tenemos una serie de interrogantes respecto a cómo podemos manejar estos pesitos que vamos a tener para poder desarrollar óptimamente esos aspectos.

Respecto al tema de los puertos, también hay interrogantes. Hay que ser claros; en la Ley de Presupuesto del Período anterior -así lo recordarán los legisladores de entonces que también lo son ahora- nosotros votamos US$ 5:000.000 para la extensión del puerto de Fray Bentos. Sin embargo, jamás se tocó un peso; jamás se hizo nada. Es más, se alentó todo lo que vino posteriormente, que no está mal; pero nuestro puerto, el puerto del Estado, quedó totalmente sin respuesta y el dinero estaba votado. Hoy se está diciendo que se va a hacer la extensión, lo que me parece clave, muy importante, porque va a demostrar que el Estado puede competir con las empresas privadas con un puerto histórico, con un puerto responsable que tiene trayectoria.

A su vez, decimos al Ministerio que la historia del dragado ha sido tan larga y tan triste que permanentemente nos ha inhabilitado a tomar decisiones. Lógicamente, el Río Uruguay es también de Argentina; este país también juega en esto. Siempre existió la expectativa de por qué no dragaba Argentina. El asunto es que tenemos ofrecimientos privados para hacer el dragado. Obviamente, el tema privado no nos gusta mucho; supondrán que en este sentido opinamos de una manera muy rigurosa. Reitero que hay empresas privadas que están ofreciendo dragar los pasos fundamentales hacia el Puerto de Río Negro. Entonces, queremos saber en qué anda eso. Ya que no lo podemos hacer nosotros y tampoco Argentina, tenemos que ver cómo resolvemos diríamos ese litigio legal desde el punto de vista fronterizo, para poderlo solucionar en el marco del MERCOSUR. Esto nos preocupa y dejamos planteada nuestra inquietud al respecto.

No voy a extenderme más, pero quiero decir que me parece muy importante lo que expresó el señor Ministro al principio de esta sesión. Es evidente que acá hay un presupuesto que tiene un tope, que hace que ni siquiera se contemple lo que está planteado por el Ministerio; esto implica una traba tremenda. Lo que nos dice el señor Ministro acerca de que estemos atentos en las Rendiciones de Cuentas me parece importante -si lo permite la evolución del Presupuesto Nacional-, porque nos daría la posibilidad de que las aspiraciones de este Inciso se cumplieran. Creo que este es uno de los asuntos que todos los legisladores de la Cámara debemos tener en cuenta.

SEÑOR ASTI.- Ya que el señor Diputado Domínguez trajo a colación el tema de los topes en la inversión, quisiera hacer una acotación.

Por supuesto que esto va a ser muy bien contestado por las autoridades del Ministerio, pero como anteriormente se aludió al tema y para que después ningún Diputado se enoje porque no lo menciono, pese a que el Reglamento no me lo permite -el señor Diputado Trobo se refirió al punto, él quiere que lo nombre, y yo lo hago-, diré algo en ese sentido. En cuanto a la disminución de inversiones respecto a los presupuestos anteriores, quisiera dejar claro que, pese a los topes establecidos, hay un incremento muy importante para el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en particular para inversiones que, en términos reales, en pesos a enero de 2005 supera el 40%.

Simplemente, como Diputado de Gobierno, quería dejar esta constancia, teniendo en cuenta que vamos a recibir detalladamente la explicación de las autoridades del Ministerio.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Omití realizar una pregunta concreta al señor Ministro en lo que tiene que ver con el transporte.

¿Qué perspectivas hay respecto a mejorar la cantidad de tonelaje que pueden resistir nuestros puentes para poder tener mayor fluidez en el transporte de los países vecinos? Esta es una de las cosas que estaba sobre el tapete; lo he escuchado reiteradamente por parte de los transportistas porque ven una diferencia muy grande entre el tonelaje que tiene el transporte carretero brasileño y el nuestro, lo que realmente hace que exista un obstáculo insalvable. Entonces, quisiera saber si es posible mejorar la infraestructura de los puentes para que, por ejemplo, estos puedan resistir un peso de 66 toneladas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Aun no hemos iniciado el estudio de los artículos y el señor Ministro tiene que contestar todas las preguntas. Por supuesto, no se puede suspender la agenda. A la hora 14 vendrá el Ministerio del Interior y hay interés en que venga.

A la hora 17 y 30 vamos a recibir a las autoridades de la Universidad de la República, y también hay interés en que venga. Creo que habrá dificultades para terminar con toda la temática relacionada con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. No obstante, veremos cómo se sigue desarrollando la sesión; quizás haya que pasar a un intermedio para otro día, aunque tenemos la agenda bastante apretada.

SEÑOR TAJAM.- Quiero alertar sobre ciertas comparaciones que se han hecho entre los Presupuestos. No se pueden comparar en dólares Presupuestos anteriores a la crisis del año 2002 con los que se dieron después. No se trata de comparar la capacidad de compra en dólares que tiene un Presupuesto con otro después de haber vivido el proceso que todos conocemos, porque si no distorsionamos todo el análisis.

Tomando la propuesta que en el año 2002 hacía el Gobierno del momento, el Presupuesto para el Ministerio de Transporte y Obras Públicas prácticamente era el mismo entre el 2000 y 2004, incluido el mensaje complementario; apenas subía un 1%. Esto estaba perfectamente encuadrado en aquella tesis de que "cuanto menos Estado, mejor".

Los compromisos a los que aludía el señor Diputado Domínguez están planteados en este Presupuesto, y aun con los topes mencionados, hay un importante aumento, fundamentalmente en los rubros de funcionamiento e inversiones, que son los que le van a dar capacidad de movimiento y transformación a este Ministerio y al Gobierno del Frente Amplio- Encuentro Progresista- Nueva Mayoría.

SEÑOR BOTANA.- Quiero hacer una precisión. Hasta el momento el precio de la obra pública en los distintos rubros se ha ajustado casi perfectamente al valor del dólar. Entonces, a no ser que el Gobierno tenga previsto continuar con la política de la caída del tipo de cambio de manera abrupta, creo que no es desajustado lo que aquí se ha manifestado, teniendo en cuenta que este es un Ministerio cuyo principal componente son las inversiones.

SEÑOR OLANO LLANO.- Quiero saludar al señor Ministro, a quien sabemos un hombre preocupado por el país y accesible, ya que nos ha recibido en más de una oportunidad. De manera que es un gusto estar con él aquí.

Con el mayor de los respetos que su investidura merece, quiero decir que el primer cambio que se ha producido siguiendo aquel eslogan de "Cambiemos uruguayos" -que me parece muy bien-, es el que aludían hoy al comienzo. Me refiero al cambio que se ha producido en los actores que hoy están frente a la responsabilidad del Gobierno. Me parece muy bien esto porque, a mi juicio, significa entrar en un contexto de modernización, de actualización y de apertura a formas que permiten hacer gestionable el país, como sin duda lo es la participación de actores privados en los distintos sectores de la economía del Estado.

Permítame señor Ministro que le diga que, a modo de ver de este Diputado -que como ya le dije una vez, es burro pero consecuente, porque si la "burrez" se junta con la haraganería, es una fórmula fatal-, su Cartera, que es bien importante, con el proyecto y con su acción puede significar sin duda un cambio de este país que, francamente, no estoy viendo.

Le confieso -como lo he hecho otras veces- que de transporte entiendo poco. Pero sí he aprendido que el mejor negocio es tratar de pasar las cargas rápidamente; si fuera ganado, de la tropa al camión, y del camión hay que tratar de pasarlo lo más rápido posible al tren, y del tren después hay que tratar de pasarlo

rápidamente al agua. Esa es la forma de abaratar las cargas en todo el mundo; lo que hace más competitivos los precios en esa cadena que empieza en el que clava la reja y termina en el que firma la salida del país cuando exporta algo.

Pretendo que esa sea la política del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Además, pretendo que apoyándose en ese tipo de postulados, trate de dar vuelta a este Uruguay.

Hace algunos días vi una propaganda de un supermercado -todos deben haberla visto- por el que pasaban todos los autos paraditos hacia adelante, pues iban con las valijas cargadas, y después circulaba uno chatito de adelante; este era un Volkswagen que tiene la valija adelante. Me acordaba del Uruguay, porque nuestro país es así; si los mapas se hicieran de perfil, sería así. Uno tiene la impresión de que le va a sacar el cambio al auto en Treinta y Tres y que este se va a ir solo hasta Montevideo, porque hasta ahí las cosas van en bajada.

Yo creo que la estructura del transporte es un gran mecanismo para empezar a cambiar a este Uruguay, diseñado y seguramente bien afirmado en su momento por el "Batllismo" de comienzos de siglo, pero que hoy no le sirve al país. Me quedaría bien contento, si hubiera visto -no digo que no esté en este Presupuesto, porque no conozco los detalles- un Uruguay distinto, atravesado transversalmente. El Presupuesto de este Ministerio es acotado. Quienes somos oposición debemos tener claro que no se trata de pedir y pedir, pero queremos sentir que el Gobierno tiene las prioridades puestas en horizontalizar el Uruguay, en tratar de que la carga deje de salir por Montevideo, cuya infraestructura urbana es un obstáculo para la llegada al puerto y otra contra es, por ejemplo, cuando las cargas tienen que venir del este hasta la capital, dar marcha atrás y seguir para arriba. Y acá no vemos un Uruguay horizontalizado; no vemos algo que nos diga claramente que vamos a tratar de que las cargas salgan por otro puerto de aguas profundas -seguramente el señor Diputado José Carlos Cardoso va a querer que sea en Rocha. No vemos una descripción clara en la parte que se refiere a las Rutas Nacionales. Estoy viendo el Proyecto 750 en el que se determina que el objetivo es gestionar la red vial nacional, comprometiendo los niveles de servicio adecuados para cada tramo. Cuando leo "servicio", me quiero imaginar que se refiere a las rutas que desembocan en las nacionales. Prefiero que no se me aclare, porque si me dicen que "servicio" significa otra cosa, me van a matar la ilusión.

Veo en mi departamento una inversión de US$ 8:000.000. ¿Saben qué me imagino? En este país en el que el énfasis ha estado en las grandes rutas nacionales que conducen a Montevideo, me imagino a un Uruguay que saque sus cargas por tren hasta el agua y que estas rutas nacionales que conducen hasta Montevideo, sean utilizadas por los ómnibus con gente y turistas, y me imagino un Ministerio de Transporte y Obras Públicas que aporte a la integración de los departamentos y que fortalezca esas pequeñas arteriolas que van desde el predio del productor hasta la capital, permitiendo utilizar el tren desde allí. No voy a mencionar en qué ruta estoy pensando. Quisiéramos que el señor Ministro nos dejara en claro que esa es la idea que tiene él. No tiene por qué serla; por algo no estamos en el mismo Partido.

(Diálogos)

——Nada es imposible, señor Ministro; si ustedes siguen cambiando...

Reitero que nos hubiera gustado tener en claro esos puntos. Deseamos un Uruguay horizontal, con rutas que lo atraviesen, un Uruguay donde se fortalezca la integración de los departamentos, donde se fortalezcan las rutas que conducen a las capitales departamentales, pudiendo llevar la producción en tren y de allí al agua rápidamente.

Soy Representante por el departamento de Treinta y Tres -perdonen que me refiera a mi departamento- y, por lo tanto, pienso en el puerto de La Charqueada y sigo esperanzado en que este pueda construirse, porque tenemos una hidroferrovía con nuestro principal socio comercial de la región -que es Brasil- que llega hasta San Pablo; del lado brasileño ya está pronta y falta muy poquito para concretarse del lado uruguayo. Esperamos esto con ansiedad, porque va a significar desarrollo para mi departamento y para toda la región. Además, estoy convencido de que ese es un gran paso para que no suceda lo que acaba de mencionar el señor Ministro hace un rato con respecto a que en la integración de la región, Uruguay es salvable. Si no construimos los canales, en vez de una vía de integración, vamos a ser un escollo entre Brasil y Argentina y nos van a pasar por arriba. Coincidimos en eso, señor Ministro, pero queremos ver rápidamente la acción y que se concrete ese proyecto acabo de mencionar.

SEÑOR BRENTA.- Estoy de acuerdo con lo expresado por el señor Presidente con respecto a ser breves a efectos de que el señor Ministro pueda responder. No obstante, como luego del pasaje de cada uno de los Ministerios se ha afirmado en forma reiterada que, en realidad, todo sigue igual y que esto es más de lo mismo, quiero hacer referencia a varios aspectos que nos parecen sustanciales y en los que este Parlamento ha tenido que ver en algún momento.

Uno de los aspectos que quiero señalar es el artículo 193, relativo al subsidio del boleto de estudiante. En el Período pasado, Ediles del área metropolitana de todos los partidos -blancos, colorados y frenteamplistas- recorrimos las Comisiones de Transporte y de Educación y Cultura de ambas Cámaras, planteando la necesidad de que los beneficios de los estudiantes que en esa época residían en el departamento de Montevideo pudieran ser extendidos, por lo menos, a los estudiantes del área metropolitana. A partir de algunas encuestas realizadas por varias APAL en Canelones, fundamentalmente en la Costa de Oro, se detectó que una de las principales causas de deserción -si no la principal- de los estudiantes de Enseñanza Secundaria de la zona tenía que ver con el costo del transporte colectivo.

En aquel momento, el señor Diputado Domínguez y el actual Ministro de Transporte y Obras Públicas integraban la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas y, si mal no recuerdo, los miembros del Partido Nacional y del Partido Colorado no han sido reelectos. Tuvimos muy poca suerte cuando planteamos este tema; en realidad, diría que ninguna. Fuimos recibidos amigablemente por todas las Comisiones, pero en ningún momento se nos dio respuesta. Sí debemos reconocer que las Comisiones de ambas Cámaras nos recibieron. No tuvimos la suerte de que el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas de la época, ingeniero Lucio Cáceres, nos recibiera y escuchara el planteo que no solo llevábamos adelante Ediles de esta fuerza política, sino también Ediles de su propio Partido. En innumerables oportunidades invitamos al señor Ministro y a miembros de su equipo a las Juntas Departamentales de San José, Canelones y Montevideo, pero lamentablemente no tuvimos éxito.

El subsidio que se propone en el artículo 193 de este proyecto de Presupuesto es un gran cambio, que recoge esta aspiración y que cumple una promesa electoral de esta fuerza política.

Digamos también que lo que se propone, la creación de la unidad reguladora del transporte del área metropolitana -el señor Ministro lo manifestaba- permitirá, por ejemplo, develar cuáles eran los mecanismos que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas utilizaba para la fijación de los valores del precio del boleto en el área metropolitana y en el país en su conjunto, lo que, desde nuestro punto de vista, es un gran misterio. Va a posibilitar algo que nos parece sustancial y que tiene que ver con la coordinación de los servicios de transporte, muy particularmente en el área metropolitana.

Se dice que esto es más de lo mismo, pero sería bueno preguntar a los vecinos de la zona de Las Piedras, los que viven del otro lado del Hipódromo, que día a día lo atraviesan a pie, en medio de los caballos, para acceder al servicio de transporte urbano de Montevideo, que les resulta más barato que el interdepartamental, si esto es más de lo mismo. También sería bueno hacer esa pregunta a los vecinos de la zona de Barros Blancos. En una oportunidad se elaboró un acuerdo entre la Intendencia Municipal de Canelones y la de Montevideo para que la línea 103 atravesara el límite departamental dos cuadras a efectos de permitir a los vecinos del asentamiento que está ubicado una vez pasado el arroyo, acceder al servicio de transporte con el costo de un boleto urbano. Esta medida -la misma que se había alcanzado para la zona del Hipódromo de Las Piedras- duró veinticuatro horas, ya que fue radicalmente prohibida por la Dirección Nacional de Transporte de la época, a través de una decisión específica del entonces señor Ministro Cáceres. Habría que preguntar a estos vecinos si esta es una transformación menor. Esta situación se repite en todos los límites departamentales entre Montevideo, Canelones y San José, como por ejemplo, en Toledo. Entonces, no es más de lo mismo.

También es cierto -como mencionó algún Diputado- que no es lo mismo estar en la oposición que en el Gobierno. Hoy nos repartieron un aditivo donde los mismos que se opusieron a esto, ahora proponen extenderlo a todo el país. ¡Vaya paradoja!

Por último, quiero manifestar que nos parece que estas modificaciones que se van a producir en una zona donde vive aproximadamente el 75% de la población del país, no van a ser menores, y estamos convencidos de que en el transcurso del quinquenio estos beneficios de los que gozan los montevideanos desde 1990 en adelante, serán extendidos a los habitantes del resto del país.

SEÑOR YANES.- Soy Representante por el departamento de Canelones y me quedo con lo planteado por el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas con respecto a armar un equilibrio en el área metropolitana.

En este caso, los señores Diputados de Montevideo deberán recordar que las empresas de Canelones no pueden ir por la Rambla, ni de Las Piedras al Hospital de Clínicas. Entonces, cuando hay que extender líneas hacia Canelones, hay que buscar un equilibrio para que las empresas de transporte de Canelones puedan recorrer Montevideo no solo por las líneas que nos dejan. El señor Ministro conoce mucho mejor este tema porque cuando yo era Edil, él era Director de Tránsito y Transporte de la Intendencia Municipal de Montevideo. En aquel momento, cuando empezamos a analizar este tema dijimos que cuando Montevideo nos deje recorrer la capital por todos lados, los de Canelones también los vamos a dejar recorrer nuestro departamento por todos lados. Me quedo con ese equilibrio muy fino. De todos modos, los señores Diputados deben recordar que quienes no puedan atenderse en el Hospital de Las Piedras tendrán que tomar dos ómnibus para venir hasta el Hospital de Clínicas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Voy a tratar de hacer un repaso de las distintas preguntas y comentarios que me han hecho los señores legisladores para seguir avanzando en un intercambio de ideas que realmente me parece de utilidad para poder entendernos en cuanto a los objetivos, las convicciones y las diferencias que tenemos. Se trata de saber qué es lo que piensa el Gobierno en materia de infraestructura y transporte y cuáles son los aportes, observaciones o diferencias que se plantean. Con ese propósito, hemos entregado ahora una versión que complementa la exposición que realizamos, y un planillado que tiene un elemento a tener en cuenta. Este planillado establece el ordenamiento de las obras según las prioridades determinadas por el Ministerio para el caso de que contáramos con los montos totales que estimábamos necesarios para desarrollar nuestro plan de obras. Hay una diferencia —a la que nos hemos referido al principio de nuestra intervención— debido a que la realidad del país impuso que no fuera posible destinar todos esos recursos para infraestructura. Luego de establecidas esas restricciones, la ejecución de esa planilla de obras detallada tendrá limitaciones. Por lo tanto, eso que yo comentaba sigue teniendo vigencia. Tenemos un punto de partida que es el reflejo de la disponibilidad de recursos que hoy tiene el país y una proyección de crecimiento. Precisamente, los recursos para inversiones en infraestructura crecerán en forma importante.

Además, si la reactivación del país aporta más recursos, existe la disposición de incrementar esta evolución primaria, limitada por topes. Nosotros decíamos que sería bueno que no se limitara la posibilidad de levantar esos topes a las instancias de Rendición de Cuentas sino que, de alguna manera, se facultara al Poder Ejecutivo para que en caso de que exista disponibilidad de recursos adicionales, de inmediato pueda disponerse de ellos para incrementar los rubros en infraestructura.

En lo que tiene que ver con la Corporación Vial del Uruguay, por cierto que hemos sido críticos a la megaconcesión, empezando por su nombre, innecesariamente ostentoso, prometedor de objetivos que la vida demostró que no por figurar en el planillado se concretaron en la realidad, y sobre todo, engañoso, ya que prometiendo ser un instrumento para la captación de capital e inversión privados, pasó la totalidad del período de aplicación del proyecto sin captar un solo peso de inversión privada. Puedo admitir que nosotros aprendemos; no creo que aprender ser un defecto, pero la verdad es que también aprendemos a utilizar los instrumentos para, por lo menos, procurar por otro camino el logro de los objetivos que nos permitan contar con los recursos necesarios para una infraestructura que, si depende exclusivamente de los recursos presupuestales del país, estará seriamente comprometida, del mismo modo que viene estándolo desde tiempo atrás. Si bien hablábamos de que había un altísimo porcentaje de las inversiones del país que se dirigían al mantenimiento carretero, fundamentalmente a la red primaria -que en un 60% se mantiene en condiciones aceptables-, después queda el resto de la caminería y de la infraestructura sin recibir inversiones. Adviértase que las inversiones para los puertos no se concretaron en los puertos ni en su mantenimiento -tampoco en el puerto de Fray Bentos- porque se fueron en vialidad. Los financiamientos externos para el Plan Forestal y para el ferrocarril tampoco se concretaron en este, sino que también se fueron para vialidad. De los más de US$ 5:000.000 que había en los US$ 10:000.000 que se reservaban para el ferrocarril, una parte estaba destinada a recursos humanos y otra a inversión vial, pero no fue a inversión vial. Entonces, ¿a qué costo logramos ese mantenimiento de la red primaria?

Nosotros no vamos a ofrecer milagros. No vamos a engañar a los señores legisladores y mucho menos a la ciudadanía. Con los recursos con los que arrancamos no podremos atender todas las necesidades que tiene el país para crecer si no somos capaces de captar otras inversiones.

SEÑOR AMORÍN BATLLE.- Los peajes: ¿siguen o no?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Cuando llegue a esa pregunta, con gusto la responderé; estoy haciendo una valoración general.

Entonces, no por picardía digo que necesitamos esto. Creo que lo necesita el país y todos nosotros. El Encuentro Progresista tiene la responsabilidad de entender esto y de hacerlo bien; puede ser que no se haya entendido antes o que yo no lo haya entendido antes, pero ahora tenemos la responsabilidad de tratar de hacerlo bien.

En este sentido, como decíamos, vamos a promover la emisión de obligaciones por parte de la Corporación Vial del Uruguay, con algunas modificaciones que se hicieron y que expliqué, y otras que se deberán hacer. No obstante, no pensamos vender acciones de la Corporación Vial; pensamos que deben seguir estando en manos del Estado. Por lo menos, ese es el objetivo que hemos definido para esta etapa. Tampoco nos hemos planteado absorber la Corporación Vial para que todo pase a funcionar en la órbita del Ministerio de Transporte y Obras Públicas porque estaríamos retrocediendo en cuanto a la utilización de un instrumento que, si bien no ha funcionado, tenemos la posibilidad de perfeccionarlo, incluso a partir de la experiencia de instituciones más o menos de este tipo que se han desarrollado en otros países -inclusive de América- y que ha permitido cierto resultado.

SEÑOR GONZÁLEZ ÁLVAREZ.- Entonces, quisiera saber si el Ministro está de acuerdo en que incluyamos un artículo por el cual se derogue la autorización de vender las acciones de la Corporación Vial.

(Diálogos)

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- La verdad es que a mí no me molestaría ese artículo. De todos modos, como no pensamos vender las acciones, si no está el artículo, nuestra visión es la misma.

Se me preguntaba acerca de qué va a pasar con Consorcio del Este. Esa concesión vence en 2007; nos proponemos para ese momento utilizar las recaudaciones que surjan por ese concepto de la manera que mejor nos permita ampliar las posibilidades de inversión en obra pública. Una de ellas es fortalecer el respaldo de la Corporación Vial del Uruguay; otra es utilizar el flujo asegurado de esos peajes a fin de concesionar otro tipo de obras. Esta es una decisión que fundamentalmente deberá adoptar la Corporación Vial.

Digo una vez más que si bien nosotros hemos solicitado y logrado cierta participación, se trata de algo que funciona en el ámbito de la Corporación Nacional para el Desarrollo.

En cuanto a la pregunta del señor Diputado Amorín Batlle con respecto a los peajes, debo decir que en el mundo -incluyendo a Cuba- el mantenimiento de rutas importantes se realiza a través de este mecanismo, que puede adoptar infinidad de formas y modalidades. Aclaro que nosotros nunca estuvimos en contra de los peajes en sí. En ese sentido, le pediría al señor Diputado Amorín Batlle que consultara las versiones taquigráficas para ver dónde consta que nosotros hayamos criticado el mecanismo como tal. Sí criticamos algunas decisiones porque es obvio que algunos peajes instalados no consiguen ningún resultado. Pero ¿qué pasa? Hoy por hoy, todos ellos están comprometidos con contratos vigentes y, en algunos casos, hasta nos impiden determinar cuáles son las condiciones de funcionamiento de los peajes. Por ejemplo, si quisiéramos volver al sistema según el cual el peaje sobre la Ruta Interbalnearia se cobrara solo en un sentido -yo creo que sería positivo-, como era antes, no podríamos hacerlo hoy porque estamos comprometidos por un contrato que nos obliga a mantener el peaje en determinadas condiciones. Si quisiéramos revisar algún peaje que desde el punto de vista de su recaudación no se justificara, no lo podríamos hacer porque está atado a otra concesión, está financiando otro contrato y, por lo tanto, tendríamos limitaciones para poder manejar ese tipo de peajes.

SEÑOR CARDOSO (don José Carlos).- ¿Usted sabe que el lugar más caro para ir dentro de Uruguay es Rocha? Para ir hasta allí, a 220 kilómetros de Montevideo, hay que pagar $ 250 de peaje. Para ir a Paysandú, a 360 kilómetros de Montevideo, hay que pagar $ 170. Esto se debe a la forma en que se estructuraron los peajes. ¿El señor Ministro cree que no existe posibilidad de llevar adelante, a la luz de esta información, una adecuación en el peaje con respecto al tramo y a la cantidad de kilómetros de uso?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Yo dije que muchos de los peajes actuales están atados a contratos, a obligaciones que tiene el Ministerio que, por cierto, no son obligaciones que asumió este Ministro sino que vienen de antes y nuestra disposición es revisar cómo se sigue de ahora en adelante, en la medida de las posibilidades. Por lo tanto, mi respuesta es que, en función de la captación de los recursos necesarios para seguir manteniendo la infraestructura y para continuar invirtiendo, analizaremos cuáles son las posibilidades que tenemos. ¿Esto qué quiere decir? ¿Que se tienen que dejar los peajes tal como están? No. ¿Que los vamos a sacar a todos? Tampoco. Los vamos a mantener. ¿Que vamos a agregar unos y a sustituir otros? Es posible. Creo que no tenemos que tomar una actitud cerrada sobre este asunto.

Hoy por hoy tenemos algunas obligaciones que nos impiden hacer modificaciones. Por ejemplo, en el caso de la Ruta Interbalnearia, tengan la seguridad de que si hubiera estado dentro de nuestras posibilidades ya habríamos vuelto al sistema de cobro en un solo sentido, pero hoy esto no es posible.

SEÑOR AMORÍN BATLLE.- Parece claro que uno de los anuncios que surge de las palabras del señor Ministro es que una vez concluido el contrato con el actual concesionario de la Ruta Interbalnearia, el cobro del peaje se realizará en un solo sentido. Me gustaría que el Ministro nos confirmara esto.

También quisiera saber si en los contratos que el señor Ministro dijo que había recibido y en los que estaría afectado el producido de algunos peajes, concretamente se establece que se paga con el producido de esos peajes o, por el contrario, que por tal tarea se pagará tanto y el Ministerio lo pagará parcialmente con el producido de esos peajes. Si fuera así, se podrían eliminar los peajes y hacer ese pago con otros recursos del Ministerio.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Cuando se adopte la decisión de cambiar el sistema del peaje de la Ruta Interbalenaria cuando venza la concesión, los Diputados recibirán esa información inmediatamente, pero hoy no es una decisión que esté tomada.

Con respecto a los mecanismos que relacionan los peajes con las obras viales y su mantenimiento, en efecto, hay algunos donde el peaje participa directamente, pero hay casos en los cuales, dependiendo del nivel que alcance, la recaudación del peaje tiene que ser complementada por subsidios que salen del presupuesto del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Por lo tanto, se comprenderá que si hablamos de un Presupuesto que ya es restringido, el aumento de la posibilidad de esas transferencias lo hace todavía más restringido.

Con relación al puerto de aguas profundas, sería bueno que el Uruguay lo considerara, además de trabajar para seguir defendiendo la competitividad del puerto de Montevideo. Esta competitividad es importante porque lo sigue manteniendo como un puerto con proyección en la región. Puede ser mejorada -hay proyectos en ese sentido— para que pueda seguir jugando un rol muy importante en la región y también para el país; a mi entender, una buena parte de la actividad económica de Uruguay se desarrolla a partir de la que pasa por el puerto de Montevideo. Más allá de que esto tiene que ser un elemento de atención principal, vinculado al origen de Uruguay, a su historia y a su actualidad económica, que no podemos distraer en el futuro, habría sido bueno habernos puesto a trabajar hace ya mucho tiempo y a buscar la posibilidad de invertir en un puerto de aguas profundas. Proyectos ha habido; algunos muy concretos. El problema es que solo con definiciones generales y anuncios el asunto no marcha, no es suficiente. En este sentido, sé que en este Parlamento se han hecho anuncios muy concretos, muy detallados, de puertos de aguas profundas y de su ubicación, pero en realidad nunca se dio un solo paso. Mientras tanto, no demasiado lejos de la costa uruguaya, durante quince años sí se hicieron inversiones en puertos de aguas profundas; estos se construyeron y se desarrollaron todas las infraestructuras para su funcionamiento y para que jugaran, precisamente, el rol de puertos principales en la región, de megapuertos capaces de recibir a los megacargueros, uno de esos doce, trece o dieciséis lugares que en el mundo están aptos para ello.

El puerto de Santos es eso, y mientras se construyó, nosotros esperamos. Hoy, para poder desarrollar un proyecto de puerto de aguas profundas tenemos que encontrar las condiciones que de algún modo nos permitan ofrecer una alternativa que merezca la inversión necesaria para recuperar el tiempo perdido. Por eso, en esta materia no quiero -aunque parezca que no avanzamos suficientemente en los compromisos que los Diputados quisieran tener negro sobre blanco— me niego a hacer anuncios, a sacar cuentas de los puestos de trabajo, de la riqueza y de lo que algún día se va a generar, si no es sobre la base de que se construye: cimientos y ladrillo a ladrillo para construir de verdad. Ahí veremos cómo vamos haciendo avanzar al país.

No descarto la importancia que pueda tener todavía hoy un puerto de aguas profundas, pero aquel proyecto que se planteaba en el año 1990 y que inclusive figura en alguna discusión presupuestal como esta, ya no es posible, en la actualidad ya no sirve. Tendrá que utilizarse la evolución que ha tenido la tecnología, otras modalidades y otras inversiones para posibilitar un puerto de aguas profundas que, por cierto, podría venir muy bien en el futuro. No lo descarto, pero tampoco voy a anunciarlo, simplemente para salir tocando el bombo por algo acerca de lo cual no tengo certeza que podamos avanzar en este período.

No vamos a descartar ni a desaprovechar oportunidades para seguir profundizando y tratando de avanzar, pero no creo que sea responsable repetir la cantinela que hace ya varios Presupuestos se viene repitiendo con respecto al puerto de aguas profundas, para que después ustedes vean aterrados los muelles de La Paloma porque, en realidad, no solo no es puerto de aguas profundas sino que tiene los muelles enterrados en la arena. Mientras tanto, nosotros estamos buscando otras alternativas para ir paliando esta situación; veremos si somos capaces de avanzar en su solución.

SEÑOR CARDOSO (don José Carlos).- Hay muchos asuntos que van a seguir en el análisis, y no quiero distraer demasiado la atención de esta Comisión sobre este asunto.

Yo entiendo lo que dice el señor Ministro. Pero mi pregunta iba en el sentido de si para este Ministro, para este Ministerio, un puerto de aguas profundas alternativo al de Montevideo es una cuestión estratégica importante, si está dentro de sus objetivos, aunque no haya ningún proyecto. No quiero crear nuevos sueños a Rocha y al Uruguay de cosas que no pasen. ¿El señor Ministro cree que una alternativa portuaria a Montevideo debe ser un objetivo estratégico del país?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Estoy convencido de que va a ser necesario, con modalidades y tecnologías distintas, utilizar otras profundidades para la carga y descarga y, muy posiblemente -porque así lo indica la geografía- en la zona de Rocha, pero no necesariamente como una alternativa al Puerto de Montevideo, sino como una opción que da otras posibilidades. Podría mencionar determinados proyectos de transporte de determinada carga que podrían necesitar alguna plataforma que permitiera la operativa de buques de mayor profundidad. Todas estas cosas -algunas acompañadas del interés de sectores empresariales y demás- están lejos de ser un proyecto que deba generar expectativas que después se transforman en un bumerán que en vez de alimentar el entusiasmo de los uruguayos de saber que se puede, alimente la frustración. Es por eso que yo no quiero entrar en esa especulación.

En lo que tiene que ver con el gasoil, sinceramente yo no vine -tal vez sea un error- buscando determinados títulos en la prensa, a dar noticias. Los señores Diputados saben que nosotros hemos trabajado en este tema y que hemos promovido alguna iniciativa para la consideración de los distintos niveles de gobierno, porque nos preocupa pero, ¡cuidado!: las iniciativas que hemos promovido, que constituyen un mecanismo especial de crédito sobre el combustible, dirigido a las empresas de transporte o productivas que funcionan dentro de un marco de formalidad, etcétera, en este momento son una aspirina.

En primer lugar, debo aclarar que no se trata de gasoil diferencial, con colores diferentes, ni de modificaciones tributarias, que se analizarán cuando se discuta el nuevo proyecto tributario. Es un mecanismo interesante de crédito, de bonificación, que premia al gran consumidor formal. Es un camino pero, como dije, es una aspirina. En otra época, muchas veces se habló de un tratamiento de este tipo, y hubiera significado realmente un factor de abaratamiento de los servicios de transporte. En este momento lo que necesita el país es enfrentar un cambio profundo en la estrategia energética, en la matriz energética. Lamentablemente, hemos perdido tiempo y es muy difícil que lo podamos recuperar para lograrlo a cortísimo plazo; seguramente, va a llevar su tiempo.

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas trabajó tanto con la Presidencia de ANCAP como con los empresarios del transporte en el análisis de alternativas. Hemos promovido una iniciativa elaborada por las empresas que consideramos es un aporte importante, tanto para los señores Ministros de Economía y Finanzas y de Industria, Energía y Minería como para la Presidencia de ANCAP. Esto está dentro de un marco particularmente complejo en materia de energía y de combustible. Nosotros seguimos trabajando en función de nuestras convicciones.

SEÑOR CARDOSO (don José Carlos).- Comprendo la respuesta que da el señor Ministro. Es decir que las alternativas que el Ministerio maneja -en las que obviamente está el padrón energético del país- son de más largo plazo y corresponden a otras modificaciones. Pero en las respuestas puntuales al sector transporte, ni la libre importación de gasoil, ni la rebaja impositiva sobre el gasoil para el transporte, están en la agenda.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Vamos por partes.

La libre importación es un planteo que el señor Diputado hace hoy, y que yo recojo para analizar a fin de darle una respuesta, que en este momento no puedo dar.

En cuanto a las modificaciones tributarias, quiero señalar que han sido anunciadas por parte del Ministro de Economía y Finanzas para ser abordadas en oportunidad de que se promueva la reforma tributaria. Si decimos que el país tiene decenas de impuestos que aportan de a puchitos, y en la víspera del anuncio de una discusión general del tema tributario, queremos seguir agregando pedacitos, no vamos a llegar a buen fin. Lo que sí digo es que hemos estado analizando, no como una solución definitiva y de fondo, pero sí como un elemento paliativo, un proyecto de créditos en combustible a las empresas formales. Creemos que en eso se puede avanzar mientras se van concretando las alternativas a mediano plazo y a largo plazo que tiene que abordar el país en esta materia.

En cuanto al puente Colonia-Buenos Aires, voy a decir varias cosas. ¿Complica el anuncio que hemos hecho? En primer lugar, es la verdad. No es nuestra prioridad, pero además no es posible. Y si no es así, los que dijeron que era posible hace quince, diez o cinco años, ¿por qué no lo hicieron? Digo que no es posible dentro de cinco y dentro de diez años. No estoy contra el proyecto, que perfectamente se puede profundizar cuando llegue el momento, pero no ahora. El asunto es que recién explicaba que yo no quiero hacer anuncios para la prensa; no quiero titulares. Yo quiero actuar con seriedad, diciendo a los legisladores, y sobre todo a los ciudadanos, cómo son las cosas. Este puente hoy no es posible; por lo tanto, no está en nuestra prioridad.

Hay una serie de consideraciones a las que no voy a entrar. Daría la impresión de que habría que extraditar a algunos ciudadanos para poder abordar los temas en serio, sin otro tipo de implicancias.

También se preguntó por qué figuraba en el Presupuesto una partida para eso. Precisamente, si bien es un proyecto que no es prioritario y sabemos que no se va a concretar, existen compromisos internacionales asumidos por el país que exigen no el mantenimiento de esa Comisión -que funcionaba llena de integrantes y de asesores y que gastaba y de más, podemos traer un informe al respecto; eso se terminó-, pero sí determinadas partidas. Creo que esa es la mejor demostración de que no es nuestra prioridad pero que no hemos enterrado el tema, porque a nosotros no nos corresponde decir la última palabra, sino a los ciudadanos y a los parlamentarios que en unos años, con posibilidades, puedan abordar la discusión sobre este puente.

Con respecto a Juan Lacaze y Colonia...

SEÑOR CASARETTO.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- ¡Cómo no, amigo!

SEÑOR CASARETTO.- Ojalá que dentro de unos años sea amigo del señor Ministro, como es la aspiración de todo ciudadano; por ahora soy un legislador que con mucho respeto le dirige las preguntas.

En primer lugar, si los anteriores gobiernos no hicieron el puente no fue por malicia, sino porque forma parte de un Tratado que requiere la aprobación de parte de dos gobiernos. Y esto lo sabe el señor Ministro. El nuestro ya lo hizo, y ahora estamos a la espera de que lo haga la otra parte.

Evidentemente, para mí complica la situación el anuncio de un Gobierno que dice que para él este tema no es prioritario. ¿Qué ejemplo damos a Argentina para apurar la aprobación del Tratado si la otra parte, aparentemente, se desestimuló?

En segundo término, acepto las respuestas a todo eso que el señor Ministro ha mencionado como "todo lo otro", porque el próximo martes va a tener que referirse a "todo lo otro". Tal vez la solución es la que trae el señor Ministro, la extradición; no es la que hemos planteado nosotros, sino la que hace algunos años planteaba una fuerza política y nosotros no la compartíamos. Pero como los tiempos y los apoyos cambian, y los empresarios siguen siendo siguen siendo los mismos -los apoyos a los empresarios, y los apoyos de los empresarios a los partidos son los que cambian-, aceptamos esa respuesta que nos ha dado sobre este gran capítulo porque, reitero, el martes vamos a disponer de muchas horas para referirnos a ese tema.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Envidio sanamente al señor Diputado porque, de alguna manera, me gustaría tener su edad y su empuje para seguir peleando por pleitos perdidos.

De todas formas, con mucho gusto vamos a seguir trabajando en esto, y el próximo martes, o no sé cuándo, seguimos con el otro tema.

SEÑOR GONZÁLEZ ÁLVAREZ.- No estoy discutiendo la construcción del puente, y si bien nadie lo ha dicho, tal vez el señor Ministro sepa y yo sospeche que no es viable económicamente. Este es un tema que dejaremos para más adelante, porque tal vez sea un puente que no se pague solo con el peaje y que los países involucrados tengan que poner mucho dinero.

Reitero que no estoy discutiendo ese asunto.

Lo que no me parece bien es que el señor Ministro destine $ 30:000.000 a una Comisión de un puente que ya no existe más, y que no tiene más estudios que hacer porque desde hace veinte años viene estudiando. Creo que no falta absolutamente más nada. Entonces, ¿por qué se mantiene esta partida de más de $ 29:000.000? ¿Se destinará a pagar técnicos que han estudiado hasta el sexo de los ángeles? ¡Vaya si han hecho estudios y toda la plata que gastaron!

Esto no difiere tanto de lo que ya existía, porque en el Presupuesto anterior, si no recuerdo mal, se destinaban US$ 2:500.000 -aproximadamente-, y en esta oportunidad se habla de más de US$ 1:000.000.

El señor Ministro se refirió a esa "comisión pomposa", y estoy de acuerdo con que hace años se debió haber suspendido. Y si bien imagino que el señor Ministro la suspenderá y que no quedará nadie, quisiera saber a quién va a remunerar y qué va a hacer con estos $ 29:000.000, porque me aterraría saber que se va a gastar ese dinero en una Comisión que quizás de aquí a diez o veinte años reinicie sus tareas.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- En primer lugar, el señor Diputado Casaretto hizo referencia e insistió en la inconveniencia de nuestro anuncio respecto a que el puente no es una prioridad.

Nosotros hicimos esta afirmación teniendo en cuenta las opiniones de la República Argentina en esta materia. Si fuera necesario -no sé si tenemos tiempo- valdría la pena profundizar en algunas anécdotas que los propios representantes de Argentina y funcionarios internacionales de los organismos que han colaborado en distintas consultorías nos han hecho llegar respecto a esta historia que, por otra parte, dejaba a Uruguay absolutamente encerrado en el único proyecto de integración, dependiente de un puente que no contaba con posibilidades inmediatas de construirse.

Reitero que sobre este tema hemos conversado, y también sobre algunas alternativas a efectos de ir resolviendo el asunto a corto y mediano plazo. De parte de la República Argentina -que nunca votó el Tratado

y que ha manifestado que para ella tampoco constituye urgencia o compromiso hacerlo-, hemos encontrado que excepto un gobierno muy proclive a promover el Tratado y construir el puente, los siguientes gobiernos se desinteresaron de la iniciativa, hecho que se puede constatar en las Actas de los organismos multilaterales de coordinación. Todas estas historias se podrían comentar.

A su vez, las autoridades argentinas manifestaron -también consta en algún acta- su disposición a analizar otras alternativas, por ejemplo, Punta Chaparro - Brazo Largo.

Con respecto a esta alternativa, hay que realizar algunos estudios, y ya se están haciendo contactos con autoridades argentinas y con potenciales inversores para que inviertan a través de concesión de obra pública.

Por lo tanto, con respecto a esa cifra -que es menor a la que se reservaba para el puente Colonia-Buenos Aires- esperamos poder decir a los señores Diputados que nos sobró muchísimo dinero porque, efectivamente, el trabajo de la Comisión Nacional del Puente Colonia-Buenos Aires es de mantenimiento, para no liquidar el proyecto; reitero que no tenemos pensado realizar nuevas inversiones en él hasta que no llegue la oportunidad, pero sí utilizar esos recursos para profundizar en los estudios de los otros proyectos alternativos. Esa es la idea que tenemos respecto al manejo de esa cifra.

Con respecto a Juan Lacaze y Colonia, muy al pasar hice referencia a que nosotros queremos profundizar en la especialización de Juan Lacaze como terminal de cargas y a Colonia como terminal de pasajeros.

Esto es así debido a las características de ambas localidades y porque creemos que hay que dar un gran empuje a todo aquello que ayude al desarrollo turístico.

Hoy existen dos empresas de camiones de cargas: una funciona en Colonia y otra en Juan Lacaze. La Administración Nacional de Puertos está siguiendo una negociación en el sentido de que las dos empresas que trabajan con camiones cargados en el futuro inmediato pasen a operar desde Juan Lacaze.

Como parte de esta negociación surgieron esas modificaciones de tasas que, coyunturalmente, en Juan Lacaze fueron interpretadas como un perjuicio en cuanto a su competencia con Colonia. Nuestra aspiración es liquidar la carga de Colonia y trasladar el ferry. Inclusive, las cifras de evolución de la carga han demostrado que si bien existió una merma que se dio en julio o agosto, esta fue porcentualmente igual y obedeció a una coyuntura de comercio en general y no a que Juan Lacaze perdiera un 10% porque se lo hubiera sacado Colonia.

Esa es la explicación de por qué queremos profundizar en esa estrategia.

SEÑOR GONZÁLEZ ÁLVAREZ.- Compartimos esa idea.

(Ocupa la Presidencia el señor Representante Casaretto)

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- En lo que tiene que ver con el punto cero, presentaremos un artículo que no necesita iniciativa del Poder Ejecutivo, que quedó "rezagado" en el "embalaje" final del armado del Presupuesto. Se ha dicho que este artículo tiene que ver con los aportes al Banco de Previsión Social y a la Dirección General Impositiva, pero consideramos que es un instrumento necesario -en ese sentido, compartimos la visión de los miembros de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas, con quienes hemos hablado sobre el tema— para implementar el llamado punto cero. Se trata de un proyecto que nos va a permitir, a partir de la regularización, comenzar a exigir el pago de tributos por parte de los empresarios camioneros, a quienes queremos integrar a la formalidad. Elaboramos un texto, y consultaremos al Parlamento respecto a si es posible incorporarlo.

En cuanto a AFE, hicimos contactos de diferente tipo con privados nacionales e internacionales interesados en las diversas cargas, para saber qué condiciones tendrían que darse para que pudiera participar el sector privado en una asociación con el ente. Ese popurrí de partes que procuramos volver a unir en un ente autónomo como AFE, no es atractivo para lograr una asociación. Por lo tanto, comenzamos estudios -que ya están avanzados— para definir una estrategia por la que la asociación con privados se haría en una empresa privada, que uniría a AFE con los privados en la administración y gestión del negocio ferroviario. Es decir, el

patrimonio seguiría siendo del ente, que aportaría y participaría en una empresa, y con particulares gestionaría el negocio ferroviario de carga. En ese sentido, no hemos limitado el porcentaje de participación de cada actor, porque será fruto de la negociación.

Solicito al Presidente de AFE que nos describa cómo se ha llevado adelante este tema.

SEÑOR GALLICCHIO.- Nos importa demostrar que queremos cambiar muchas cosas en el ferrocarril uruguayo. Para lograrlo, me permitiré describir sucintamente la situación del ente ferroviario, ya que me interesa que los Diputados tengan esta información. No tenemos ninguna duda de que para cambiar AFE debemos hacer muchas cosas, entre otras, dar participación a privados en algunas partes de la gestión ferroviaria.

Sobre una red ferroviaria de 3.000 kilómetros, hoy existen aproximadamente 1.600 kilómetros activos. La velocidad máxima que se puede alcanzar es de 25 kilómetros por hora, y la velocidad media entre estaciones activas es de 17 kilómetros por hora. Especialmente entre Durazno y Rivera, y todo el litoral -Fray Bentos, Paysandú y Salto, donde estamos trabajando con 14 toneladas por eje-, el estado de las vías es de gran riesgo de circulación.

Por otra parte, tenemos 10 locomotoras de 2.000 caballos de arrastre, desde 1993; 15 locomotoras de 800 caballos desde 1963 -reconstruidas en 1989; 4 no fueron reconstruidas— y 3 de 1.500 caballos que están desde 1954. Normalmente, hay 22 locomotoras en uso, y ese es todo nuestro parque de tracción.

Asimismo, de un total de 1.300 vagones, hoy hay en uso cerca de 900, cerrados para arroz, cebada, trigo, cemento en bolsas, tolvas para cemento, clinker, piedra a granel, cisternas para combustibles, plataforma para bolsas y "pallets" de madera y porta contenedores. La mayoría de estos vagones son excedentes de la Guerra de Corea, de 1955, vendidos por el gobierno americano en 1974. La mayoría tiene un sistema arcaico de frenos al vacío que ya no funciona correctamente.

Por su parte, en el transporte de pasajeros funciona una sola línea entre la nueva central y 25 de Agosto, que pasa por Colón, La Paz, Las Piedras, Progreso, Canelones y Santa Lucía. Hay 12 salones de pasajeros de 1963, arrastrados por locomotoras de carga de 800 caballos. Hay una sola formación Ganz y un Brill 60, tipo Águila Blanca, de 1937. Tenemos en reparación otro Brill y dos Ferrobuses, todos de la década del treinta.

Este es todo el parque tractivo y el remolcado perteneciente a AFE.

Actualmente hay unas 30 estaciones activas de un total de 280 construidas.

Asimismo, hoy hay 1.100 funcionarios trabajando en el ferrocarril: 500 pertenecen a AFE -fundamentalmente maquinistas, personal de talleres y administración- y poco menos de 600 pertenecen al Ministerio de Transporte y Obras Públicas -desarrollando tareas en estaciones, infraestructura, señalización y comunicaciones.

El sistema de señalización y barreras está en situación de colapso práctico, ya que se implantó en 1931.

En carga se transportan unas 1.100 toneladas mensuales, es decir, 1:200.000 al año.

Los vagones de carga rotan un promedio de dos veces y media por mes, y permanentemente hay muchas locomotoras en reparación por mal uso de las vías debido a que viajan demasiado despacio, a marcha forzada, por el mal estado en que se encuentran.

Este es el panorama del ferrocarril en Uruguay, en el que en los últimos veinte años no se ha invertido prácticamente nada en infraestructura y muy poco en material rodante. Se ha dejado venir abajo el sistema.

Esta es nuestra visión.

Ahora bien, ¿el ferrocarril es necesario en nuestro país? Además, ¿es viable y sustentable, de acuerdo con las actuales condiciones? Primero analicemos si es necesario.

Decimos no solo que es necesario sino que es imprescindible para el transporte de cargas en el territorio nacional.

SEÑOR BOTANA.- Nos parece que sería buena cosa que avanzáramos en la propuesta que el Gobierno actual tiene para AFE, no en lo que planteó la anterior Administración.

SEÑOR GALLICCHIO.- Precisamente iba a hacer eso; quería darles estas pinceladas para que tuvieran idea de cuál es la situación actual del ferrocarril. Ya terminé con eso; creo que fue claro.

Nosotros decimos que esto no solo es necesario sino que es imprescindible para el transporte de cargas en el territorio nacional y, telegráficamente, vamos a enunciar algunos puntos que lo explican. El transporte ferroviario es más económico -consume la cuarta parte del gasoil, comparando un tren con treinta camiones —, contamina menos -emite la cuarta parte de monóxido de carbono, en consonancia con el Protocolo de Kyoto—, es más seguro -registra muchos menos accidentes—, no desgasta las carreteras y puede transportar más de 1.500 toneladas en un solo viaje; en el mundo está comprobado que es el medio más eficaz para transportar la carga de gran volumen y gran peso.

Pienso que a esta altura no hay ninguna duda de que al ferrocarril hay que aprovecharlo y ayudarlo a que se desarrolle. Ahora bien, ¿el modo ferrocarril en Uruguay será viable y también será sustentable en el tiempo? Analicemos quiénes son y quiénes pueden ser los usuarios en el transporte de cargas. Hoy transportamos para nuestros clientes arroz, cebada, trigo, cemento portland, clinker, piedra caliza, combustible, madera y otros productos menores. Transportamos aproximadamente 1:200.000 toneladas por año. Hoy, un informe del 30 de agosto de este año -muy fresquito—, pedido por nosotros al BID, luego de entrevistar a los posibles usuarios, nos dice que en un par de años podríamos estar transportando o tener una demanda segura para transportar unas 3:400.000 toneladas. Yo diría que es un mínimo conservador pero, de cualquier manera, este informe nos habla de tener una demanda de transporte que dice triplicar la carga actual. Es decir que podemos tener a los clientes dispuestos a transportar la carga en el ferrocarril uruguayo de acuerdo con esos datos muy recientes, y esta estaría en el entorno de los tres millones y medio de toneladas.

Por supuesto que para ello es necesario disponer de un ferrocarril acorde para este transporte. Para que esto sea viable hay que fortalecer el ferrocarril, arreglar las vías y sus puentes, para que el tren pueda circular a una velocidad razonable, continua y con una carga de hasta 18 toneladas por eje. Además, habría que incorporar un grupo de locomotoras de alto rendimiento, del orden de los 2.500 caballos de arrastre cada una; un número importante de vagones, especialmente para el transporte de madera; mejorar mucho la seguridad en los cruces de vía importantes y en todos los pasos a nivel, y gestionar mejor la empresa, dotándola, especialmente, de avances tecnológicos.

Si estos supuestos se logran, podremos afirmar que el negocio es viable y que se puede sustentar en el tiempo. Para esto es necesaria una inversión importante que el Gobierno no puede asumir en estos momentos.

(Ocupa la Presidencia el señor Representante Ibarra)

——Por ello está dispuesto a compartir el negocio del transporte de carga con privados que a su vez quieran compartir el riesgo en este negocio. En un plazo estimado de unas semanas estaremos en condiciones de plantear, a interesados concretos en invertir en el ferrocarril, un plan de negocios para discutir formas de participación. Repito: hablamos de compartir el negocio del transporte de cargas en todo el territorio nacional. Para que quede claro diré que estamos proponiendo una nueva empresa de la cual AFE sería parte y negociaría el transporte de la carga en todo el territorio nacional.

No quiero terminar esta exposición sin hablar del transporte de pasajeros.

SEÑOR MACHADO.- Quisiera saber si ya hay algún avance de las nuevas autoridades del Ente sobre la opinión de los privados en cuanto a formalizar este nuevo emprendimiento. Lo pregunto porque nuevamente podríamos estar frente a una frustración.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Contactos ha habido prácticamente con todos los potenciales operadores privados, nacionales e internacionales, con respecto al futuro del

ferrocarril, y por cierto que el Directorio de AFE ha tenido mucho trabajo para tratar de entender bien cuáles son sus necesidades. Lo que no sabemos es quiénes van a ser realmente los potenciales socios; eso dependerá de un proceso que implicará un llamado y la presentación de los privados. Acerca de eso no podemos asegurar nada. Sí hemos trabajado para tratar de que en esta oportunidad se encuentre el modo de articular el interés particular con el interés del Uruguay y de AFE.

SEÑOR GALLICCHIO.- Quiero confirmar que hemos hecho muchos intentos con operadores privados y ellos están muy ansiosos -tengo que decirlo así- por conocer nuestras propuestas, porque les interesa participar en esta operación; así nos lo han manifestado. Se habla de las frustraciones de los operadores privados y es cierto que las ha habido. En cuanto al tema concreto de la operación del ferrocarril muchos de los privados nos manifiestan que no quieren meterse; lo que quieren es manejar con AFE la operación de la carga, y es en eso en lo que nosotros estamos trabajando. Se trata de una sociedad. Quizás sea más conveniente explicar un poco más cuál es nuestra idea, pero si hay algunas otras preguntas, vamos a contestarlas.

SEÑOR TROBO.- La lógica de las disposiciones hoy vigentes va hacia que las vías sean carreteras cuya propiedad y administración está a cargo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas; hacia el futuro, el sector privado utilizará esas carreteras para desarrollar el modo ferroviario. Eso es lo que existe hoy en día. El Gobierno viene a plantear un cambio radical, un cambio que, a mi juicio -y dicho con mucho respeto—, nos lleva hacia atrás. Volvemos a una empresa del Estado, de derecho público, que desarrollará una tarea comercial y de servicios. Según nos dicen, hay interesados -nos gustaría saber quiénes son— en participar con esa empresa del Estado, de derecho público, del modo ferroviario, o sea, del mantenimiento y eventual construcción de nuevas vías, y de la explotación de los trenes de carga y -quizás— de pasajeros. Esto último no lo sabemos; aquí no se dice, se habla genéricamente de lo que haría AFE en el futuro.

Quiere decir que se plantea una transformación conceptual radical, profunda que implica ir de nuevo hacia AFE. Yo pregunto, ¿la AFE que pretende la coalición de Gobierno es una AFE empresa de derecho público que se va a asociar con privados? ¿Es una empresa pública de derecho privado que va a tener negocios diferentes con privados? ¿Cuál es la concepción política y la orientación jurídica con que va a desarrollarse la tarea hacia el futuro? ¿Hacia dónde vamos? ¿Hacia una empresa pública de derecho privado? Lo pregunto porque en estas horas he leído -no sin sorpresa, aunque a esta altura ya nos estamos acostumbrando— que agentes de Gobierno señalan que las empresas públicas tienen que estar en el derecho privado. Recuerdo que uno de los paladines de las iniciativas legislativas en ese sentido es el doctor Ignacio de Posadas, quien presentó sendos proyectos en 1995, luego de que asumimos que la privatización tenía firmes oposiciones en nuestro país. En aquel momento fuimos en la dirección de que las empresas del Estado fueran del Estado pero se rigieran por el derecho privado. Lo recuerdo y ofrezco esos proyectos que pediremos que se desarchiven del Senado para que la coalición de Gobierno los conozca.

Yo quiero saber. Acá hay una intención de AFE hacia el futuro. Las preguntas que quiero formular al señor Ministro son: ¿De qué AFE estamos hablando? ¿Qué forma jurídica tendrá? ¿Con qué visión de futuro se va a desarrollar, teniendo en cuenta la aplicación de los artículos que vienen en el Presupuesto?

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero comunicar a los integrantes de la Comisión que, como es notorio y como preveíamos hace un momento, es imposible terminar a la hora 14 y recibir al Ministerio del Interior, como ya está agendado, a esa misma hora. Por lo tanto, hemos hablado con el señor Ministro y con los distintos partidos políticos y hemos coordinado que culminaremos esta reunión con el tema de AFE, en lo posible a la hora 13 y 30, para a la hora 14 sí recibir al Ministerio del Interior. El señor Ministro volverá el viernes 30, a la hora 15, para analizar el articulado y algún otro tema que pueda quedar pendiente.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Hay un conjunto de planteamientos, comentarios y propuestas realizado por los señores Diputados al que me quiero referir en la medida de lo posible. Lo haré ahora o el viernes 30; no hay problema.

SEÑOR OLANO LLANO.- Esto de lo que estamos hablando ahora, hace a lo que yo intentaba referirme hoy. Entiendo que el señor Ministro no pueda comprometerse con obras macro y entiendo

que es una actitud de responsabilidad que no empiece dando una imagen para que dentro de cinco años alguien le diga que prometió grandes cosas y después no las hizo. Todos sabemos las dificultades económicas y de otro tipo que tiene quien gestiona una empresa pública, como el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Pero también es cierto que uno debe tener ideas acerca de hacia dónde quiero ir, aunque no llegue mañana. Quisiera saber hacia qué país cree el Ministro que se debe apuntar en esta materia, aunque lleve veinte años.

Reconozco que para el que poco sabe las cosas son más sencillas, pero como decía Wenceslao Varela: "El ignorante sabe lo que el sabio ignora". Por eso voy a intentar decir lo que yo imagino resumiéndolo en tres aspectos. Imagino un Uruguay que con su socio mayoritario económicamente en la región, que es Brasil, saque las cargas por la Laguna Merín y hoy lo que más claramente se ve es el puerto de La Charqueada; imagino un Uruguay -del Río Negro hacia abajo- que ofrezca un puerto de aguas profundas para sacar sus cargas al mar y que, además, pueda ofrecer ese mismo puerto para que gran parte de la República Argentina saque sus cargas al mar. Ni el Puerto de Buenos Aires ni el de Montevideo están en condiciones de cargar los grandes buques de gran calado que hoy abaratan el transporte en el mundo. Cuanto más grande es un barco, más barato transporta su carga porque, entre otras cosas, más carga transporta en un solo viaje. Ni el Puerto de Montevideo ni el Puerto de Buenos Aires están en condiciones de atender ese tipo de barcos; la costa uruguaya reúne esas condiciones. Un puerto de aguas profundas en Uruguay serviría para las cargas de la República Argentina y estaría más cerca que el de San Pablo y que el de Río Grande.

Me gusta el entusiasmo con que escucho decir estas cosas al señor Director de AFE, pero también me asusta. Me gusta porque el entusiasmo que veo es el que yo quiero, pero me asusta porque si logra concretar su idea de mejorar las vías, las cargas, hacer asociaciones, encontrar plata y revivir AFE, no quiero que la reviva otra vez y que vaya a dar al embudo del Puerto de Montevideo. No estoy en contra de Montevideo; creo que esta ciudad va a ser el gran centro de negocios de Uruguay y creo que hay muchas cargas que se podrán gestionar desde allí, pero Montevideo no va a poder hacer cargas de la región, como las de la República Argentina. AFE debe llegar a un puerto de aguas profundas y Uruguay lo puede construir seguramente en la Costa de Rocha -como bien ha dicho el Ministro-, captando cargas de otros países como Argentina.

Quiero que sin que se prometa el puerto de aguas profundas ni el Puerto de La Charqueada podamos decir que estamos apuntando a ese Uruguay, donde se potencie la caminería rural para que el productor pueda llegar a la capital del departamento sin vadear arroyos crecidos y para que después la carga se pueda subir al tren, apuntando hacia donde Uruguay se va a trasladar, a la región o al mundo, a través del puerto de aguas profundas que todos nos imaginamos que puede ser el Puerto de La Charqueada para ir hacia Brasil. Sin la promesa del puerto de aguas profundas, quiero que se diga claramente cuál es el Uruguay que imaginamos en materia de transporte. Si se concreta lo que con tanto entusiasmo habla el Director de AFE y otra vez se hacen las vías rumbo al Puerto de Montevideo, Uruguay nunca va a poder cargar en barcos de gran calado. El Puerto de Montevideo fue hecho cuando los barcos andaban a vela; ahora hay otro tipo de barcos y ese puerto ya no sirve para grandes barcos que transportan grandes cargas y que la abaratan.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Eso es lo que tiene el ferrocarril. Me dijeron que no solo en Uruguay sino en el mundo el ferrocarril genera pasiones, sentimientos e intereses. Cada vez que uno habla del tema del ferrocarril en cualquier asamblea, se torna en el más aplaudido y es el tema que la gente más reclama. La verdad es que hace veinte años que el ferrocarril prácticamente ha desaparecido del territorio nacional. La prueba está en que en este Parlamento el tema de AFE genera toda una discusión, lo que es bueno.

Efectivamente, hay una serie de interrogantes que están planteadas, algunas de ellas en proceso de elaboración y discusión. Hay Diputados que nos preguntan cómo va a ser, hasta el detalle, ese camino de asociación de una nueva empresa que funcione en el ámbito privado y que va a tener una constitución mixta. Somos partidarios de que Uruguay no se desprenda de su patrimonio, el ahorro de nuestros antecesores, de nosotros mismos. Sin embargo, no es que estemos soñando con que vamos a restablecer un servicio ferroviario con las campanitas doradas en las estaciones, como en la época de los ingleses, porque lamentablemente vamos a tener limitaciones para llegar con los servicios ferroviarios a todos los pueblos en los que en otra época llegaba el ferrocarril. Seguramente, reactivar el ferrocarril nos va a dar respuestas y posibilidades nuevas, pero mucho tiempo va a demorar y mucho esfuerzo y crecimiento tendrá que tener el

país para que lo tenga el ferrocarril -este irá creciendo junto con el país-, si es que queremos que llegue a distintos rincones de Uruguay.

Puedo dar tranquilidad al señor Diputado en el sentido de que no estamos pensando exclusivamente en el fortalecimiento de esa estructura radial de nuestras principales carreteras hacia Montevideo porque ya hemos dicho que tenemos que promover una conciencia de país que tiene que luchar por su integración en la región y en Latinoamérica. Esa integración necesita desarrollar infraestructuras que hasta ahora no han sido priorizadas. Por lo tanto, en el caso del ferrocarril -el señor Diputado insiste en el caso de La Charqueada y al final voy a hacer una breve referencia a ello- uno de los tendidos más importantes va a ser el que se desplace desde Rivera en la zona norte del país hacia Fray Bentos e inclusive podrá extenderse hacia Nueva Palmira; esto es casi imprescindible.

También es cierto que habrá que recomponer algunos trazados que siguen teniendo vigencia, como por ejemplo, los que van al este, que actualmente siguen utilizándose. También pensamos en la recuperación de Río Branco y en el mejoramiento de las condiciones para ese cruce que, lamentablemente, todavía no tiene tendido ferroviario del lado brasileño. Pero voy a relatar una anécdota que tuvo lugar en ese camino de desencuentros que muchas veces tenemos los países de la región. Hace unos años se aportó una grúa portacontenedores para hacer el trasbordo de los contenedores entre Rivera y Livramento y ahora hay dificultades para que nos la devuelvan, porque ha sido tal el abandono que hubo sobre los bienes del Estado uruguayo, en particular de AFE, que no se sabe cómo la grúa está en Livramento y nadie se da por enterado que pertenece al ferrocarril uruguayo.

Estamos armando una propuesta que hoy, habida cuenta de los plazos, tenemos la necesidad de que se promueva a partir de la aprobación de esos dos artículos. Uno de ellos permite juntar esos pedazos, lo que algún Diputado considera que es un retraso pero que nosotros entendemos que es imprescindible porque si no corremos el riesgo de que se nos escape como el agua entre los dedos lo que queda del patrimonio ferroviario. El otro es una norma que promueve la constitución de una empresa con participación privada -el porcentaje correspondiente no está definido porque va a ser producto de la negociación- que esté preparada para operar y gestionar las cargas en el ámbito privado. Pensamos hacerlo con los mecanismos que tiene el Estado. Habida cuenta de que el tema del ferrocarril es tan apasionante y materia pendiente de tanta importancia, en un momento pensamos en promover un proyecto de ley especial para discutir este tema. Me parece que estamos corriendo una carrera contra reloj por lo que con los artículos que promovemos en el Presupuesto vamos a tener las bases para trabajar en ese llamado público que queremos hacer para ingresar a privados, con el compromiso de seguir informando a las Comisiones respectivas del Parlamento sobre las formas que podemos dar para intentar este camino. Admito que se haya intentado muchas veces, pero si durante tanto tiempo no se ha podido avanzar es legítimo que este Gobierno tenga la oportunidad de intentarlo por un camino diferente a los anteriores.

SEÑOR TROBO.- Mi pregunta fue muy concreta. ¿El Estado va a integrar una empresa privada con AFE para brindar servicios conjuntamente con el sector privado? En otras palabras, ¿el Gobierno tiene el propósito de que AFE sea una empresa pública de derecho privado?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- No.

SEÑOR TROBO.- ¿El Gobierno quiere que AFE siga siendo una empresa pública de derecho público y que empiece a buscar el subterfugio de hacer sociedades anónimas para brindar servicios que le corresponden?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Yo le respondo hasta donde puedo. Hoy puedo responderle que aspiramos a que AFE reúna el patrimonio ferroviario en una empresa pública.

SEÑOR TROBO.- ¿Bajo qué régimen jurídico, público o privado? Hago la pregunta porque puede haber empresas públicas de derecho privado.

Se lo estoy preguntando al señor Ministro porque esta mañana el economista Fernando Lorenzo -un individuo muy importante del equipo económico- dijo que la mejor forma de gestión de las empresas

públicas es bajo el derecho privado. Francamente, a nuestro juicio el Gobierno viene a plantear al Parlamento tomar un camino que ha precluído. Queremos saber si se pretende ir al modelo del pasado que el propio funcionario del Gobierno, economista Lorenzo, dice que es un mal régimen o si se pretende ir a un régimen novedoso. La pregunta es: ¿el régimen jurídico de la empresa AFE va a ser de derecho público o de derecho privado? ¿Va a ser el que dice el economista Lorenzo o el que tenía AFE en la década del 60?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- El señor Diputado comprenderá que no voy a responder así la pregunta porque no corresponde.

(Interrupciones)

——Entiendo que si el economista Lorenzo tiene opiniones, cuando concurra a esta Comisión podrán consultarlo sobre la orientación que va a dar a los temas de su competencia. Como este tema es competencia del Ministerio de Transporte voy a decir al señor Diputado lo que opina el Ministro de Transporte. En primer lugar, entiendo que el patrimonio de AFE debe unirse a una empresa, que es un Ente Autónomo que ya existe y que va a seguir funcionando en el Derecho Público. En segundo término, entiendo que ese Ente Autónomo puede asociarse con privados que van a participar en una asociación; la Constitución establece los mecanismos para ello. En nuestra iniciativa no queda definido a priori el porcentaje de participación porque pensamos que tendrá que ajustarse a distintos factores que habrá que analizar y negociar. Esa nueva empresa participará y funcionará en el derecho privado.

SEÑOR TROBO.- Quiero dejar una constancia. Lo que el Poder Ejecutivo está pidiendo en el Inciso "Ministerio de Transporte y Obras Públicas" para asociar a la empresa pública AFE con empresas privadas en régimen de sociedad anónima es una norma que no tiene ningún tipo de explicación ni profundización. A nuestro juicio es poco clara, permite al Poder Ejecutivo hacer lo que quiere porque es de carácter general y lo autoriza a hacer sociedades anónimas con privados para explotar las actividades que le están concedidas al Ente Autónomo AFE en su Carta Orgánica. O sea que es una privatización sin control parlamentario y sin una ley habilitante que establezca claramente hasta dónde puede ir el capital público o el capital privado.

Sobre estos temas tengo una concepción que no es la del señor Ministro Rossi ni la que ha manifestado el señor Ministro de Economía y Finanzas. Cuando hago mención al señor Lorenzo, estoy hablando del Director de la Asesoría Macroeconómica y Financiera del Ministerio de Economía y Finanzas y estoy haciendo referencia a un documento que él entregó a empresarios del sector privado diciendo cómo debe ser el régimen jurídico de las empresas públicas. No estoy diciendo las cosas por la mitad, tomando el pelo al Ministro, ni queriendo ponerle una trampa para que responda algo que no está dispuesto a contestar. Está claro que si no responde, por algo será: no lo sabe o no lo comparte. Pero lo que está muy claro es que lo que el Gobierno quiere hacer con este artículo es lo que nos impidió hacer a nosotros mediante la legitimidad de leyes que se aprobaron en el Parlamento.

Seguramente, muchos de quienes acompañaron los plebiscitos -ciudadanos y políticos- contra leyes que eran mucho más tenues que esto, que parece una mera autorización de seis renglones pero que posibilita una feroz privatización de la actividad de AFE, no van a estar de acuerdo con esta medida. En ese sentido, creo que desde ahora hasta la instancia de la presentación del proyecto de Presupuesto en la Cámara, la bancada de Gobierno va a tener que usar muy buenos argumentos para convencer a la opinión pública y a nosotros, que no estamos dispuestos a acompañar una norma de estas características. Aunque compartamos el concepto de que el Estado tiene que asociarse con el sector privado y de que este debe tener prioridad en las actividades de la sociedad, en este caso estamos ante una norma que desmiente categóricamente todo lo que se ha dicho e, inclusive, lo que se está diciendo acá en Sala. Porque cuando pregunto acerca de si el régimen jurídico de la empresa pública, del ente autónomo AFE, va a ser el que rige al sector privado, en todo caso estoy sugiriendo una fórmula que sería mucho más justa, adecuada y transparente que la que se pretende plantear con este artículo. Acá, para no discutir el régimen jurídico de la empresa pública, se incluye un artículo que lo que hace es obviar ese régimen, autorizándola a hacer sociedades anónimas, sin establecer si la mayoría será pública o privada; lo dijo el señor Ministro, quien expresó que eso dependerá de cada caso. Eso no es lo que se ha sostenido hasta el día de hoy por parte de la coalición de Gobierno.

Esa es la aclaración que quería hacer.

SEÑOR BOTANA.- Deseo que se haga una precisión sobre este tema.

Es distinto asociar a la empresa AFE con privados que asociarla en proyectos concretos con privados; son dos cosas bien diferentes. El artículo 180, tal como está redactado, no es claro en ese sentido.

Creo que ha habido varios pronunciamientos claros de la ciudadanía al respecto. Puedo hablar de este tema hasta con cierta autoridad personal, porque en oportunidad en que mi partido propuso la asociación con privados de una empresa pública, voté en contra. Pienso que, más allá de la intención de quien hace la propuesta -de la que no tengo por qué dudar-, esa confusión de privados administrando y manejando los bienes públicos se presta a maniobras que después terminan muy mal. Diferente es que en algún proyecto concreto AFE pueda participar con los privados, pero AFE siendo de AFE y administrando sus bienes, y los privados, por otra parte, colaborando con sus bienes y administrándolos.

(Interrupciones)

——El artículo 180 no es claro. Establece: "Autorízase a la Administración de Ferrocarriles del Estado a participar en asociación con capitales privados en la construcción, conservación y explotación del modo ferroviario [...]". Refiere a todo el modo ferroviario; puede ser una supraempresa que incluya a AFE. Sinceramente, creo que esto sería...

(Interrupciones)

——No me interesa entrar en el debate, sino que quiero que se haga la precisión sobre el tema, porque me parece que será constructiva y bien importante para todos nosotros.

SEÑOR ASTI.- Creo que el señor Diputado Botana tocó el punto exacto que tenemos que discutir. Por la hora en que acordamos finalizar esta sesión, pensé que íbamos a cortar el tema; de lo contrario, me habría anotado para hacer uso de la palabra.

Claramente, el texto del proyecto de ley no refiere a la propiedad de los bienes de AFE, sino a la participación en la explotación del modo ferroviario. Cuando vuelva el señor Ministro tendremos la oportunidad de hablar sobre todos los temas que quedaron pendientes, como los que mencionó el señor Diputado Trobo -para no ignorar su intervención-, que nos deja a todos con ganas de contestarle.

SEÑOR BOTANA.- Creo que vamos a tener que discutir este tema en oportunidad en que el señor Ministro vuelva.

El concepto de modo ferroviario me parece muy amplio; entonces, sería importante precisarlo para mejorar la redacción del artículo, de manera que todos estemos de acuerdo con su alcance.

SEÑOR AMORÍN BATLLE.- Francamente, creo que hemos ingresado en un tema en el que no debimos entrar; me refiero a entrar en el articulado. Ahora, una vez ingresado en él, debo decir que el tema es de una profundidad tal que esto resulta casi insólito, me animo a decir casi escandaloso. Que se nos venga a pedir autorización para algo que no se sabe lo que es, qué porcentajes va a tener ni cómo va a funcionar es francamente insólito. Yo creo que la gente tiene derecho a cambiar; el señor Ministro dijo que tenía derecho a aprender y a cambiar, absolutamente todos tenemos ese derecho, y yo también.

Ahora, esto que se nos plantea acá es insólito. Quiero decir que, más allá de las lealtades que todos debemos tener para con nuestro partido y de las lealtades que los legisladores del Gobierno deben tener con el Gobierno -¡y vaya si lo sé!-, en este tipo de cosas, pensando en la seriedad de los temas y en el país, tenemos que poner la mano en el corazón y analizar si este es el camino que queremos seguir, si estas autorizaciones que nos pide el Poder Ejecutivo para hacer lo que quiera, en contra de lo que dijo siempre, es lo que nosotros estamos dispuestos a votar.

Señor Presidente: discutiremos este artículo con absoluta profundidad el día 30 y el señor Ministro tendrá oportunidad de explicarnos muchísimo más a fondo este tema. El Presidente de AFE nos traerá alguna propuesta más concreta, hablarán con los privados que quieren invertir y nos dirán hacia dónde se quiere ir.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- En primer lugar, quiero dejar una constancia.

El señor Diputado Trobo hizo referencia a posibles tomaduras de pelo; ni de su parte ni de la mía ha habido tomaduras de pelo. Podremos entender más o menos; podremos estar en condiciones de explicar con mayor o menor satisfacción a los señores Diputados, pero nuestra intención no es otra que trabajar en serio.

De la misma manera, aprovechando la intervención que hizo el señor Diputado Amorín Batlle y el adjetivo que utilizó, quiero decir que por algo existe la instancia de la discusión parlamentaria; en ella se podrá perfeccionar la propuesta para lograr mejorarla. Es con ese ánimo que venimos, y no con el fin de realizar escándalos; por el contrario, no somos de los que andamos tocando el bombo. Creemos que sí es imprescindible que rápidamente se concrete una alternativa viable, posible, porque debemos torcer el rumbo que lleva al modo ferroviario a su desaparición.

Estamos mucho más cerca de la crisis de lo que, aparentemente, se ha advertido. Han pasado años, propuestas y modalidades y no dudo de que con cada una de ellas el Gobierno de turno haya tenido la mejor intención; todas ellas se reflejaron en múltiples proyectos de ley y modificaciones en cada uno de los Presupuestos que se discutieron en este Parlamento durante los últimos quince años, por lo menos. En su momento, todos proponían modificaciones para sacar adelante el modo ferroviario, pero seguimos en una situación comprometida.

Nuestra aspiración es encontrar un camino que entendemos no se puede recorrer sin la reunificación del ferrocarril, sin la recuperación de AFE como ente autónomo, muy lastimado actualmente. Sin duda, ha sido mucho más lastimado por el hecho de dispersar sus funciones y sus bienes que, en realidad, fueron administrados como cosa ajena, y creo que eso lo tenemos que revertir.

Somos plenamente conscientes de que las inversiones necesarias para poder colocar el modo ferrroviario en condiciones de competir con posibilidades no pueden asumirse por el Estado uruguayo, porque prácticamente insumirían todos los recursos destinados a infraestructura durante el período. Hemos evaluado esta situación y procuramos avanzar por caminos distintos. Por algo se ha promovido tantas veces la participación de privados y no se ha concretado nunca. Por tanto, proponemos un artículo, que podrá mejorarse y ajustarse -si es necesario, podrán determinarse los elementos que den mayores precisiones-, que no parte de la base de la desaparición de AFE como ente autónomo ni de su disolución en una institución privada. Tampoco estamos planteando, ni mucho menos, camuflar a AFE en otra empresa privada. Hay empresas que han funcionado con este tipo de combinación, como empresas mixtas. Podemos examinar esto. Nosotros no éramos los responsables de promover estas iniciativas. Hay un ente autónomo -se van a realizar llamados con todas las garantías- que va a formar una o más asociaciones con empresas privadas, para cumplir con algunas funciones definidas en su Carta Orgánica. La función que más nos preocupa refiere a la administración y gestión de la carga. ¿Por qué? Porque es lo que no podemos realizar sin inversión y solo con AFE; además, es la que implica salvar o liquidar el modo ferroviario. Ese es el principal objetivo. Por cierto que hay otras funciones que debe cumplir AFE y que, en la medida de sus posibilidades, como ente ferroviario, las seguirá cumpliendo. No descartamos que haya otras actividades que puedan canalizarse a través de la asociación que se forme o de las asociaciones. Este es el esquema general. Podremos profundizar en varios aspectos y aprender para hacer las cosas de la mejor manera posible.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia del señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y de sus asesores.

Se pasa a intermedio.

(Es la hora 13 y 39)

——Continúa la sesión.

(Es la hora 14 y 15)

——La Comisión tiene el agrado de recibir a la delegación del Ministerio del Interior, integrada por el señor Ministro, doctor José Díaz; el señor Subsecretario, doctor Juan Faropa; el Director General de Secretaría, señor Jorge Jouroff, y sus asesores, el contador Darío Astor y el doctor Luciano Candelone.

Como se sabe, el motivo de esta reunión es el tratamiento del Inciso 04, Ministerio del Interior, correspondiente al Presupuesto 2005-2009, para lo cual, luego de la exposición del señor Ministro, daremos lugar a las preguntas por parte de los legisladores que así lo deseen.

Tiene la palabra el señor Ministro del Interior.

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- Gracias, señor Presidente, gracias señores legisladores por darnos la oportunidad de informar sobre el Presupuesto de nuestro Ministerio del Interior. Lo haremos de la forma más breve posible y en equipo. Primero haré una presentación general de carácter político; luego, el Director General de Secretaría efectuará un planteo referido a los objetivos y metas de nuestro Presupuesto y, finalmente, el contador Astor dará cuenta del articulado, específicamente en aquellos aspectos que, habiendo escuchado sugerencias de las organizaciones policiales, de legisladores que nos arrimaron propuestas y de algunos jerarcas, traemos a consideración de la Comisión y que dejaremos por escrito.

Para empezar, quiero decir que para el Ministerio del Interior este proyecto de Presupuesto es uno de los más importantes, por lo menos conocidos por mí, por cinco fundamentos esenciales.

En primer lugar, como ha explicado el equipo económico en su momento y se ha dicho públicamente, de las cuatro prioridades que tiene este proyecto de ley quinquenal, una de ellas es la relativa a la seguridad pública. Y esto no es un asunto menor, porque luego se traduce -y esta es la segunda razón- en cómo se distribuye el incremento presupuestal del quinquenio, que asciende a unos US$ 500:000.000, una parte significativa del cual será destinada al Inciso 04, Ministerio del Interior.

En tercer lugar, conviene subrayar que en este proyecto de Presupuesto para el Ministerio del Interior hay muy buenos avances en materia de gastos de funcionamiento e inversiones, lo que nos permitirá mejorar los múltiples servicios que presta la Cartera, como los policiales -que son el eje, su columna vertebral—, los servicios de salud, que se llevan una parte significativa del presupuesto, y los servicios penitenciarios, que también requieren de ingentes recursos para mejorarlos. Ni qué hablar de las demás Direcciones Nacionales que se verán beneficiadas con este incremento en gastos de funcionamiento e inversiones, como pueden ser la de Bomberos, la de Identificación Civil, la de Migraciones, la de Drogas, la Policía Caminera, etcétera.

En cuarto término, durante el quinquenio, el Ministerio del Interior -como los demás Ministerios, pero aquí tiene especial significación- también va a poder utilizar el 95% del producto de las ventas de los bienes prescindibles del Estado -según una norma de ordenamiento financiero- para inversiones y pago de la deuda flotante. Y digo que es especialmente significativo para nuestra Cartera porque esta tiene, a lo largo y ancho del país, muchas propiedades, muchas fracciones de campo poco rentables o que tienen una muy baja rentabilidad, que nosotros creemos que, bien vendidas, nos van a dotar de una masa de dinero importante para acrecentar nuestras inversiones y, naturalmente, hacernos cargo de la deuda flotante -que no es mucha- del Ministerio del Interior.

En quinto lugar, quiero decir que nosotros, como equipo del Ministerio del Interior, en las diversas etapas del tratamiento del proyecto de ley presupuestal tratamos de lograr un incremento de cargos, fundamentalmente para el personal ejecutivo, penitenciario y bomberil. En esos tres lugares necesitaríamos incrementar el número de funcionarios, y, realmente, trabajamos para que las remuneraciones mejoraran más de lo que finalmente se reflejó en el proyecto de ley presupuestal. Pero quiero resaltar que, en este quinquenio, la recuperación real de los sueldos del Ministerio del Interior va a tener una mejora, con un incremento verdaderamente significativo de alrededor del 26%. Además, el señor Ministro de Economía y Finanzas se ha comprometido a mantener en los demás años del quinquenio esa partida de $ 29:000.000 que se destina para 2006, corrigiendo -como se va a hacer- otros errores que se puedan haber cometido, año tras año, a través de las Rendiciones de Cuentas y Balances de Ejecución Presupuestal. Y esta suma, en la medida en que se vaya acumulando, nos va a dar la posibilidad, no solo de hacer lo que planteamos en la propuesta de ahora -invertir

básicamente en el mejoramiento del personal ejecutivo subalterno, que son los que están en las peores condiciones de ingreso y de trabajo-, sino de llegar, en el correr del quinquenio, a los demás escalones que, aunque están mejor que el personal subalterno, tampoco perciben sueldos o remuneraciones realmente altos.

En base a estos cinco elementos, pensamos que, más allá de las mejoras que se puedan lograr en el trámite parlamentario, estamos en presencia de un muy buen Presupuesto para el Ministerio del Interior, y que una de esas cuatro prioridades que mencionamos, la relativa a la seguridad pública, se traduce en el texto a consideración del cuerpo parlamentario.

Para finalizar, voy a hablar muy sintéticamente de los criterios de algunas de las normas, para que después el contador Astor -quizás en la consideración artículo por artículo- pueda explicar los alcances de determinadas modificaciones que nosotros mismos traemos ahora, las que naturalmente no tienen costo presupuestal porque eso requeriría la presentación de un mensaje complementario. En ese momento, podremos esclarecer los ajustes de texto para mejorar lo que traemos como equipo del Ministerio del Interior.

En primer lugar, respecto de esta partida de $ 29:000.000 para 2006, el criterio ya lo dije. Como no era una partida muy grande en el primer año, dijimos que íbamos a tratar de corregir al alza al personal ejecutivo subalterno. Pero ahí dejamos afuera algún sector perteneciente a la Policía que actúa permanente y efectivamente en tareas de prevención y represión del delito; no fue ese el sentido, no fue el criterio, sino que no supimos traducirlo bien. Entonces, traemos una propuesta modificativa para que alcance a todos los que cumplan tareas preventorrepresivas.

Lo mismo nos ocurrió con la conversión en circunscripción nacional del Grado 10, Comisarios, de la Policía ejecutiva. Allí lo que buscábamos era tener más flexibilidad para utilizar este recurso humano en el trabajo de las Seccionales policiales en todo el país. Lo que queremos en este caso es, fundamentalmente, que el carácter de circunscripción nacional sea a los efectos del destino, no de los ascensos, porque si los incorporamos, generamos dificultades y afectamos derechos adquiridos que tienen los funcionarios policiales de carrera. También aquí proponemos algún correctivo, que en su momento fue sugerido por algunas jerarquías policiales.

En materia de Fiscalía Letrada, que para nosotros es el pivote de un cambio sustancial que queremos introducir en cuanto a la Comisión de Asuntos Internos del Ministerio del Interior, proponemos que el cargo de Fiscal Letrado sea de confianza y que cumpla algunas condiciones como, por ejemplo, ser abogado con diez años de antigüedad y especial versación. Lo convertimos en un cargo de confianza porque la experiencia que nos trasmiten nuestros asesores -muy especialmente la Junta Asesora de Servicios Policiales- es que en cada período es bueno repensar la persona que debe ocupar este importante cargo. Es por eso que le damos esas características y esas condiciones.

Asimismo, creamos un cargo de Ingeniero de Sistemas ya que el Ministerio del Interior no tenía tan importante categoría laboral. Nuestra idea es que fueran dos. Uno debía ser para la Dirección Nacional de Identificación Civil, donde la presencia "full time" de un ingeniero de sistemas tiene una importancia esencial para regularizar su funcionamiento. Entonces, la modificación que vamos a proponer es que este cargo sea exclusivamente para la Dirección Nacional de Identificación Civil dado el peso de trabajo que tiene un ingeniero de sistemas allí. Y buscaremos en el esquema presupuestal, en el sistema escalafonario del Ministerio, cómo lograr tener otro ingeniero de sistemas al frente del resto del Ministerio.

En materia de la Dirección Nacional de Sanidad Policial, la idea era no quedarnos limitados -como ocurrió ahora, cuando hicimos las designaciones de los Directores Nacionales y Jefes de Policía- a tener que elegir para el cargo de Director Nacional de Sanidad Policial a un oficial superior ejecutivo, cuando allí lo que hay que dirigir y administrar son servicios de salud. Entonces, abrimos la posibilidad de que todo oficial de carrera con especial versación en administración y dirección de salud pueda ser la persona que nosotros designemos para este importante cargo de carácter sanitario. Ese es el cambio: abrir a todos los oficiales superiores y elegir entre ellos a aquellos que tengan las mejores cualidades en administración y dirección de salud.

También incorporamos en el articulado más exoneraciones para la tasa de las cédulas de identidad. La praxis de los últimos meses nos puso en evidencia la necesidad de ser más abiertos, porque hay muchos sectores de la población -con la ejecución del Plan de Emergencia Social así lo constatamos- con escasísimos recursos

que no tienen cédula de identidad, y nos pareció de elemental razón y justicia abrir el abanico de posibilidades de concedérselas sin tasa.

Todos los señores Diputados conocen la cantidad de cosas que tenemos que corregir del famoso Servicio 222, pero tenemos que manejarnos con una gradualidad que es insoslayable, porque dada la masa de recursos que se manejan a través de este servicio es imposible, de un día para otro, subsanar sus principales perversiones, no solo en la forma de pago, sino sobre todo en los horarios que se requieren, porque se acumulan al horario normal de ocho horas de cada policía. En este caso, vamos a proponer un cambio para este primer año del nuevo Presupuesto, para el 2006. Me refiero a que el 80%, que por ley le corresponde a los policías que lo prestan, en vez de ir a la CUN, generando tremendas dificultades burocráticas para hacerlo efectivo, sea considerado fondo de terceros para que todas las Jefaturas puedan, en tiempo y forma, pagar a los funcionarios policiales. Aquí en Montevideo eso se subsanaba, a veces costosamente, tomando recursos de la propia Jefatura. Pero en el interior se depende de que llegue de Tesorería la suma correspondiente para pagar el Servicio 222, que tradicionalmente se viene pagando con un gran retraso. Con esta propuesta lograríamos tener el manejo de los fondos de terceros, de ese 80% que por la ley de creación del Servicio 222 corresponde al pago de los policías que prestan el servicio.

Con respecto a los problemas vinculados con la estrategia de humanización del sistema penitenciario, quiero decir en primer lugar que la ley de Presupuesto incorpora una norma que nos permite avanzar en lo que nosotros hemos llamado la segunda fase del proceso de cambio de la política criminal en el Uruguay; me refiero a tener un sistema nacional penitenciario. Aquí existen alrededor de veinte sistemas diferentes, con Direcciones distintas y a cargo de unidades ejecutoras también distintas. En la norma muy breve que se agrega, se faculta al Ministerio del Interior a ir incorporando, en forma gradual, estos -llamémosle- "subsistemas penitenciarios" a la Dirección Nacional de Cárceles. Eso no quiere decir que nos estemos olvidando de la tercera fase, que refiere a la creación del Instituto Nacional de Rehabilitación, ya fuera del Ministerio del Interior; pero eso no está planteado en el texto de esta ley, sino que está siendo discutido, como corresponde, por la Comisión de Derechos Humanos de la Cámara de Diputados.

Con respecto a la primera fase, en la que estamos, la de superar la crisis humanitaria, quiero decir que de acuerdo con este proyecto de ley presupuestal vamos a contar con más recursos para gastos de funcionamiento.

En materia de inversión también habrá un incremento y, a su vez, las inversiones serán incrementadas con el 95% del producto de las ventas de los bienes del Ministerio del Interior. Con esos mayores recursos, nosotros vamos a trabajar en la triple dirección que estamos llevando adelante desde el primer día en que asumimos las responsabilidades de Gobierno: combatir el hacinamiento, resolver los problemas de salud penitenciaria, sin excluir el hospital penitenciario -hospital que el país supo tener, pero hace más de veinte años no lo tiene-, y mejorar sustancialmente la dieta alimentaria, que todavía sigue siendo de bajas calorías, más allá de la cooperación de las organizaciones humanitarias y del incremento de rubros que hemos realizado para estos fines en el correr de estos seis primeros meses, incrementos que seguiremos manteniendo.

En el breve articulado del Inciso 04 se establece que los proventos que se generen en el trabajo de las cárceles serán considerados como fondos de terceros, no solo a efectos de mejorar los peculios de las personas privadas de libertad, sino también de extender los servicios de trabajo -llamémosle así- industriales, comerciales, etcétera, de cada establecimiento.

Lo que pretendemos ahora -esta es la modificación que traemos, que no genera mayores problemas presupuestales- es extender esta norma no solo a los establecimientos de la Dirección Nacional de Cárceles, sino a los demás establecimientos a cargo de las Jefaturas de Policía de todo el país. Con esto también podríamos regularizar situaciones no regulares que hemos encontrado en el manejo de diversos proventos de las diferentes unidades ejecutoras.

Creamos un cargo, un contrato policial, de Inspector Mayor PA, para la Dirección del Patronato Nacional de Encarcelados y Liberados. Como saben los señores Diputados, el Patronato no solo es la parte más social y humanitaria del Ministerio del Interior, sino la que va a pasar a cumplir un papel cada vez más importante en la nueva política criminal nacional. A este Patronato le asignamos una partida anual para gastos de funcionamiento de $ 3:600.000, que prácticamente significa triplicar la partida de gastos de funcionamiento existente hasta este momento.

Finalmente, quiero explicar -cuando ingresemos a la discusión particular lo podremos hacer más exhaustivamente- por qué aparecen algunas creaciones para el Centro Nacional de Rehabilitación, ex hospital Musto que, como saben los señores Diputados, se estaba financiando con un préstamo del BID, que termina el 31 de diciembre de este año. Por lo tanto, había que incorporar esos cargos del CNR al Presupuesto, naturalmente, otorgando a cada uno de los cargos el grado del escalafón policial que les permitiera mantener el ingreso que la Administración anterior dispuso de acuerdo con el manejo que creyó conveniente de ese préstamo internacional.

Con esto doy por terminada esta introducción de tipo político general.

SEÑOR JOUROFF.- Voy a hacer una exposición general sobre la metodología, el método de trabajo, los objetivos generales y cómo se interrelacionan.

En primer lugar, quiero señalar cuál ha sido la metodología de trabajo que empleamos. Formamos un equipo en el que recibimos la ayuda de CEPRE, de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, del equipo económico ministerial encabezado por quien habla y por el contador Astor, con la consulta permanente con los Jefes y Directores de las Direcciones Nacionales. También tuvimos el apoyo del Estado Mayor, sobre todo en la parte de logística y de personal.

Queremos remarcar esto porque hasta ahora no se había utilizado esta metodología ni este método de consulta permanente y de chequeo, a través de la cual los propios Jefes y Directores sugirieron muchas de las mejoras que nosotros hoy traemos a Comisión.

Les solicitamos que nos dieran información real y un presupuesto también real, que nosotros tratamos de incorporar al presupuesto general. Obviamente, los datos los chequeamos y cruzamos con el trabajo que estaba haciendo el Estado Mayor, y el producto es lo que tienen los señores Diputados, quizás con algún resto que vino del Ministerio de Economía y Finanzas.

En segundo término, tenemos el sistema de planificación, que implica la definición de planes estratégicos de gestión y de los lineamientos estratégicos; de allí bajamos a objetivos estratégicos y unidades ejecutoras.

Allí -en un rápido pantallazo- definimos la misión principal del Ministerio: la custodia y preservación de la seguridad de todas las personas en el territorio nacional para garantizar el libre ejercicio de sus derechos y libertades fundamentales. Hay allí tres grandes lineamientos estratégicos, referidos, en primer lugar, a la seguridad pública, en segundo término, a los derechos humanos y, en tercer lugar, a la dignificación del Instituto Policial. Estas son, a su vez, las tres grandes áreas en las que nosotros dividimos el trabajo.

En el terreno de la seguridad, pretendemos realizar mejoras en la seguridad pública tendientes a una mayor eficacia en las labores de prevención y represión de delito, perfeccionando el combate contra el delito organizado y el narcotráfico.

En tal sentido, quiero señalar que las mejoras son en mantenimiento y en inversión y, en segundo lugar, respecto a lo que esperamos sea una buena gestión, realizando mucho trabajo de Estado Mayor y de planificación, partiendo de la base de que la seguridad es una resultante no solo del presupuesto sino también de una planificación, de trabajo del Estado Mayor, de trabajo con los Jefes y los subordinados.

Con respecto a los derechos humanos y la situación carcelaria, nuestra intención es propender al reconocimiento y respeto de los derechos humanos de todos los habitantes del país y apoyar las iniciativas internacionales tendientes a afirmar su vigencia y defensa.

Como bien señaló el señor Ministro, con respecto a las cárceles rescataría dos aspectos fundamentales -aparte de la ley-, que son los que nos van a permitir planificar y cambiar la situación carcelaria: el pasaje del actual sistema de una Dirección Nacional de Cárceles y diecinueve cárceles departamentales, a un solo sistema carcelario a nivel nacional. De acuerdo con el articulado, se habilita al Ministerio del Interior al pasaje de las cárceles departamentales, con recursos y personal, a la Dirección Nacional de Cárceles. Esto se complementa con la utilización de los recursos como fondos propios, sobre todo cuando nos referimos a las chacras, porque eso posibilitará dos cosas: la obtención de recursos y la rehabilitación de los reclusos, porque sin trabajo ni planificación no habrá rehabilitación de la población carcelaria.

Esto requerirá trabajo de parte del Estado Mayor, pero no del Estado Mayor Central, con el que trabajamos en la parte de presupuesto, sino con el Estado Mayor Carcelario, con el que vamos a comenzar a planificar para un lapso que esperamos sea de cinco años. Si me permiten, quisiera decir que cuando discutíamos presupuestos no quisimos establecer plazos dentro del quinquenio, porque planificar ese pasaje insumirá bastante tiempo y porque en algunos departamentos tendremos que hacer algunos experimentos para ver cómo empieza a funcionar.

Por último, tenemos la dignificación del instituto policial, donde damos gran importancia a dos aspectos: el bienestar social policial y la sanidad, donde mejoramos inversiones y funcionamiento.

Sin olvidar que la misión fundamental del Ministerio es la seguridad pública, en este Presupuesto intentamos alcanzar un equilibrio entre la atención de los problemas carcelarios, la dignificación del instituto policial y la salud, tema que representa una parte muy importante en el Ministerio y lleva una parte muy importante de su Presupuesto.

Si la Comisión lo autoriza, pediría que el contador Astor detalle los aspectos económicos.

SEÑOR ASTOR.- En las pautas que dio el equipo económico para el Inciso figuran los tres grandes grupos de gastos corrientes: remuneraciones personales, gastos de funcionamiento e inversiones.

El Ministerio había presentado una serie de aspiraciones en materia de remuneraciones personales -a las que el señor Ministro ya se refirió- para cubrir determinada necesidad de cargos ejecutivos en la Dirección Nacional de Cárceles y en la Dirección Nacional de Bomberos, y algunas creaciones de cargos para la Dirección Nacional de Sanidad Policial. En conjunto, estas aspiraciones representaban un monto que, de acuerdo con las pautas que se fijaron, no estaba en condiciones de financiarse, ya que sumaban alrededor de $ 110:000.000 anuales. Si bien la seguridad pública está dentro de las prioridades, las limitaciones no permitieron cubrir nuestras necesidades. En ese sentido, de los $ 110:000.000 solicitados, se nos otorgó $ 30:000.000, equivalentes al 1% del presupuesto de sueldos a partir de 2006, porcentaje que se iría incrementando en 1% adicional de 2007 a 2009, llegándose a un 4% en 2009. Ello es independientemente de la recuperación salarial para el Ministerio del Interior, por tener el grueso de los funcionarios con salarios sumergidos, que puede llegar al 26% real.

Aunque el señor Ministro ya lo dijo, es importante destacar que este Presupuesto solo incluye el primer 1% con el que el Ministerio, conforme al artículo 100, inicialmente preveía contemplar la situación de los funcionarios policiales que están sujetos a las peores condiciones de trabajo, es decir, la de aquellos que tienen trato directo con reclusos, con delincuentes y con el público, que es el caso de los funcionarios que atienden en las Seccionales Policiales.

Las aspiraciones e inquietudes que recogimos de instituciones sociales policiales y de los legisladores determinaron que consideráramos necesario -y al final entendiéramos conveniente- extender el beneficio a todos los funcionarios que están en tareas directas de prevención y represión del delito y no solo en los centros carcelarios y las Seccionales Policiales. Esto llevó a que el beneficio se extendiera a unos 11.000 policías; estamos procesando datos porque el concepto de prevención y represión es muy amplio. El Ministerio del Interior tiene 32 unidades ejecutoras, con una diversidad muy amplia de servicios.

Estamos determinando, a nivel de cada unidad organizativa y dentro de cada unidad ejecutora, cuáles serían los funcionarios beneficiados. Estimamos que pueden llegar a unos 16.000 policías, de los 26.000 cargos ocupados actualmente, por lo que en esta primera instancia el monto no será muy significativo. Como no tenemos duda de que se otorgará el 1% complementario por año de 2007 al 2009, y si bien está a estudio la posibilidad de creaciones y/o transformaciones o aumentos especiales de sueldos, pensamos que esa partida necesariamente deberá mejorarse por las características de las funciones que cumplen los policías que vamos a beneficiar y porque estamos hablando de una compensación que pasa a ser muy menor, en sueldos que ya son bajos. El Ministerio de Economía y Finanzas nos dio su palabra de que, a pesar de haberse omitido en el planillado la inclusión de ese 1% adicional anual, será enviado en la próxima Rendición de Cuentas.

Entonces, el presupuesto de sueldos pasa de $ 3.184:000.000 anuales en 2006 a $ 3.190:000.000 en 2009; este monto incluye el primer 1%, pero no los restantes y por eso no es un incremento significativo.

En lo que tiene que ver con gastos de funcionamiento, el Ministerio tiene importantes carencias y quizás fue el rubro donde mejor se refleja la prioridad que se definió, ya que pasa de $ 1.728:000.000 anuales -un 34% del presupuesto- a $ 2.218:000.000 anuales en 2009, un 39% del total de su presupuesto. De esta manera se cubre un conjunto de necesidades que hoy tienen recursos deficitarios, desde el equipamiento de funcionarios policiales -ropa, calzado y un conjunto de elementos que hacen al funcionamiento de las unidades- hasta la atención de la población carcelaria, que ha tenido un incremento explosivo, si lo comparamos con la evolución de los créditos presupuestales. Mientras los créditos presupuestales prácticamente estuvieron congelados durante cinco años, la población carcelaria desde 2000 hasta 2005 se incrementó quizás en un 70%; no se precisa decir más para apreciar el deterioro de la atención de esa población.

En relación con las inversiones también se prevén aumentos importantes, aunque cabe hacer la salvedad de que la base de comparación es el Ejercicio 2004 -en este sentido, quizás la exclusividad no la tenga el Ministerio del Interior-, que fue de muy baja ejecución. Frente a un tope de ejecución de $ 135:000.000, se ejecutaron $ 104:000.000; esa fue nuestra base. Además, el crédito presupuestal era de $ 250:000.000, que prácticamente a los cuatro años fue ficticio, porque aun teniendo crédito, que luego fue topeado, tampoco se ejecutó el tope. Es decir que acá no hablamos de carencia de asignación de créditos sino de incapacidad de ejecución del crédito presupuestal, lo que estamos tratando de subsanar en estos momentos. Quizás en esto hayan jugado diversos elementos, entre otros, la supresión de la unidad ejecutora "Intendencia General de Policía" en 2001, con lo que el Ministerio del Interior perdió su unidad especializada en materia de compras, que fue reemplazada por una oficina de la Secretaría del Ministerio del Interior, el Departamento de Proveeduría, que no tenía la capacidad para ejecutar los mismos volúmenes de compra.

En eso está trabajando la Dirección General; estamos viendo cómo mejoramos la capacidad de ejecución de los créditos presupuestales.

En cuanto a gastos de funcionamiento, hay un incremento de 44% en las asignaciones, acumulado hacia 2009.

En materia de inversiones, partimos de una base baja, que tuvo un primer adicional de un 10% y un plus de $ 50:000.000, con lo que llegaremos a $ 160:000.000 en 2006 y culminaremos con $ 215:000.000 anuales en 2009. Las inversiones pasan del 3% al 4% del total del Presupuesto. En resumen, estos son los tres grandes conceptos de egresos.

Voy a referirme ahora a la asignación de recursos dentro de los programas presupuestales del Ministerio. El programa que corresponde a las Jefaturas de Policía del interior, que tiene 18 unidades ejecutoras, comprende la mayor parte del Presupuesto, pues se lleva el 36%; le siguen la Jefatura de Policía de Montevideo, con el 26%; la Dirección Nacional de Sanidad Policial, con el 10,5%; la Dirección Nacional de Cárceles, Penitenciarías y Centros de Reclusión, con el 7%; la Dirección Nacional de Identificación Civil, con el 2%, y otras unidades con porcentajes menores.

Esta es la estructura de distribución del presupuesto entre programas, pero también tenemos una distribución de los adicionales. En esa materia hubo que atender prioridades a las que ya se ha hecho mención, y se registran porcentajes diferentes. Apuntamos, fundamentalmente, al principal adicional, que es el que se dio para gastos de funcionamiento. La Dirección Nacional de Cárceles tiene un 99% de incremento en su presupuesto. El monto de gastos de funcionamiento que la Dirección Nacional de Cárceles en Montevideo destinaba a cada recluso no llegaba a $ 10, a pesar de que, según la línea de indigencia determinada por el Instituto Nacional de Estadística, el mínimo correspondiente solo a alimentación es de $ 38. Evidentemente, se ha dependido mucho de la asistencia de los familiares, pero aun contando con ella, las condiciones han sido y son pésimas. Lo mismo ocurre con el suministro de medicamentos y materiales de atención sanitaria, que prácticamente no se ha podido cubrir en la medida necesaria.

El segundo orden de prioridad en la distribución de los adicionales correspondió a la Jefatura de Policía de Montevideo, con casi el 41%; las Jefaturas del interior, casi el 40%; la Dirección Nacional de Migración, el 40%; la Dirección Nacional de Policía Técnica, el 39%, y la Dirección Nacional de Información e Inteligencia, el 38%. Otras unidades no tienen incrementos sustanciales.

SEÑOR GARCÍA PINTOS.- Voy a ser muy breve.

Quiero dejar constancia de que presentamos, con la firma de algunos Diputados, dos artículos sustitutivos: los artículos 100 y 102, cuyo análisis abordaremos oportunamente. Sabemos que es casi seguro que obtengamos una respuesta afirmativa de parte del Ministerio, que compartirá el criterio plasmado en estos artículos, que no es sostenido solo por los firmantes.

Quiero formular una pregunta que el señor Ministro dispondrá quién contestará; seguramente será el contador Astor. Quisiera saber cuál será la recuperación de salario real de los funcionarios policiales para 2006. Tal vez ya se haya dicho; yo estaba cotejando números con otro señor Diputado y quizás no lo haya escuchado.

SEÑOR TROBO.- Voy a hacer dos consideraciones generales y luego algunas preguntas.

Francamente, sin perjuicio de que dentro del presupuesto general el presupuesto del Ministerio del Interior denuncia algunos aumentos por encima de la media, no hay ninguna duda de que no cubren las expectativas que el Gobierno generó en cuanto a la atención que prestaría a la seguridad pública. Esto es así porque en materia de seguridad pública el equipamiento y el desarrollo logístico son importantes, pero no hay ninguna duda de que no hay seguridad pública si no hay buenos recursos humanos y si estos no están en condiciones de desarrollar adecuadamente su tarea.

Es un hecho que hay una primera constatación en cuanto a que no se trae una solución al problema del 222, que afecta grave y severamente la capacidad de actuación de los funcionarios policiales. Tampoco hay una selección clara del personal policial como destinatario de un aumento de sueldo, que realmente esté poniendo de manifiesto la voluntad de mejorar su ingreso, y hay otras áreas de la Administración Pública que en estas épocas han tenido y tendrán aumentos que diría pueden llegar a ser hasta irritantes para otros sectores. Sin ir más lejos, en la Dirección General de Impositiva, donde hay personas que tienen incompatibilidad funcional -como los policías- y tutelan un bien tan importante como la recaudación de los recursos que el Estado usa -la Policía tutela nada más y nada menos que la seguridad de la población-; las diferencias de criterios son notorias: a unos, mucho aumento; a otros, muy poco.

Además, si bien compartimos el criterio de ajustar el texto del artículo 100 -me refiero a este porque es el único que alude a remuneraciones policiales-, lo cierto es que de la voluntad política que se manifestaba cuando se redactó a lo que dirá cuando salga del Parlamento hay una diferencia importante para el funcionario policial. Por supuesto que vamos precisando las categorías alcanzadas y ampliando la cantidad de personal que va a recibir este beneficio, pero lo que no modificamos es el monto, la cifra total. Por tanto, según nuestros cálculos, toda la política de aumento de salarios que respecto del personal policial se iba a traer en el Presupuesto para el año 2006 -la pregunta del señor Diputado García Pintos precisamente refería a saber cuánto va a cobrar un policía en 2006, un agente de segunda, un agente de primera, un cabo, un sargento; es lo que nos gustaría saber, porque es la forma como la gente lee la información- implica que apenas se superarían los $ 100 mensuales.

Yo sé que el Ministerio del Interior tiene necesidades; creo que es lo que se dice en todos lados y el propio Ministro lo ha dicho públicamente. Inclusive, tiene necesidad de tratar mejor a su personal en materia salarial. Deseamos que el esfuerzo se haga en estas circunstancias, así como también que el Gobierno y la oposición encuentren mecanismos que permitan dar una señal al personal policial con un aumento realmente significativo.

Creo que frente a la realidad, seguramente va a haber una frustración; frente a la circunstancia, va a haber quienes digan que esto no es lo que se les había prometido. Por eso apelo a que en este trámite parlamentario que va a terminar en la Cámara en veintiséis días y en el Senado en cuarenta y cinco días después de que salga de aquí, el Gobierno tenga -ya que tiene la mayoría parlamentaria y, además, los piolines de la bolsa- la decisión de aumentar la partida existente en el artículo 100 en $ 100:000.000 para que sea posible que los policías tengan, por lo menos, un ingreso de $ 500 más. Fíjense que estamos hablando de aumentos que van a significar $ 100 mensuales, si es que las cifras que hemos calculado se ajustan a la realidad.

Hemos recibido información sobre lo que van a percibir el 1º de enero de 2006 y lo que van a seguir percibiendo durante todo el período. Me parece muy bien venir a escuchar qué es lo que va a pasar en el año 2009, pero el 2006 comienza dentro de cinco meses. En esta Comisión he escuchado sistemáticamente decir a todos los Ministros que en 2009 van a tener mucho dinero, pero la cuestión es en 2006. El personal cobra

salarios ahora y tenemos que saber cuánto va a cobrar en 2006. Las inversiones las tenemos que hacer ahora y no en 2009. Lo que ocurra en 2009 francamente va a ser un tema del año electoral.

Más adelante volveremos sobre el tema que tiene vinculación con las inversiones.

Quiero expresar al Ministro del Interior la más clara y firme voluntad del Partido Nacional de hacer todos los aportes que sean necesarios para ayudar a generar la confianza que el personal policial necesita de sus autoridades, estimulando el salario como una forma de comprender que están actuando ante un fenómeno difícil, con una gran responsabilidad, y que realmente merecen todo nuestro respaldo. En ese sentido, si es posible, vamos a tener que hacer todos los esfuerzos que sean necesarios. Creo que en este punto en particular vamos a tener que actuar con una gran sensibilidad; se la pido al Gobierno y también a su bancada.

SEÑOR GANDINI.- Damos la bienvenida a las autoridades del Ministerio del Interior, a quienes hemos escuchado con mucho gusto.

Quisiera que me aclararan algunos números porque cuando se dicen y no se ven son complicados de entender. Además, no coinciden, por lo menos en materia de inversión, con el planillado que recibimos.

Escuché decir al contador Astor que la inversión había mejorado. Sumé los conceptos de Rentas Generales y de Afectaciones Especiales vigentes para 2004 y previstos para 2005 y los comparé con el famoso 2009, que parece ser el año en que la revelación llegará porque es allí hacia donde va todo. He comparado realidades con sueños; he comparado lo que se gastó de verdad, se ejecutó con tope, con lo que se dice que se va a gastar. Y no cuento el artículo 32 del Presupuesto, que dice que si no hay plata, se recortará; en términos generales, es lo que establece ese artículo, es decir que se va a ejecutar en tanto se recaude lo previsto y si no, se recortará. Esta es la norma que el Ministerio de Economía y Finanzas nos pide que habilitemos como de buena administración; así lo dijo el Ministro y yo lo comparto. Decía que comparo lo que se está gastando ahora y lo que dice aquí que se va a gastar en 2009 y me encuentro con que ahora tengo un vigente de $ 254:000.000 y para 2009 uno de $ 215:000.000. A lo mejor me equivoco, pero según mis números la inversión cae y, particularmente, en el complejo carcelario; quizás debo buscar esto en otro lado. Lo estoy buscando en el Programa 009, Administración del Sistema Penitenciario Nacional, y me voy al proyecto 751, Complejo Carcelario, y percibo que el anterior Gobierno -que hizo muy poco por las cárceles; en buena medida la situación de baja inversión de las cárceles es la responsable de la situación de hacinamiento en la que hoy se vive- ha destinado $ 107:000.000 en 2004 y que este Gobierno ha destinado otro tanto en 2005. Luego, me encuentro con que para eso mismo, en 2009, hay $ 73:000.000. Había algo más de $ 4:000.000 y un poco menos de $ 3:000.000 previstos para 2009, que es el mejor de los años de este quinquenio, porque los demás hablan de $ 55:000.000, $ 63:000.000 y nuevamente de $ 55:000.000. El mejor año, que es 2009, está unos $ 35:000.000 por debajo de lo que se está invirtiendo actualmente.

Si me remito al complejo carcelario en el rubro "Afectaciones Especiales" hay muy poca plata; en el vigente eran $ 237.000 y ahora son $ 181.000 y no encuentro "Endeudamiento Externo". Es decir, veo unos números muy limitados para el rubro de inversión en general para este Ministerio y, en particular, para las inversiones en el complejo carcelario, que en buen romance es hacer más cárceles o reparar las que tenemos, algunas de ellas particularmente en mal estado después de los motines.

Quería aclarar los números para corroborar si los tengo claros o si tengo que buscar en alguna parte diferente de este engorroso planillado con el que uno no termina nunca de familiarizarse.

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- Voy a brindar una respuesta más general, y cuando llegue el tema de los números el contador Astor hará las precisiones pertinentes.

Estoy de acuerdo con que para mejorar el servicio policial hay que mejorar a su personal y uno de sus ingredientes son las remuneraciones, pero no es el único. Estamos trabajando con fondos de terceros que administra el Ministerio para mejorar la parte de bienestar social del policía, especialmente del personal subalterno. También estamos cambiando la mecánica para el ingreso al instituto policial para que se haga por razones objetivas, por concurso -eso nos va a dar una mayor cualificación-, y con más exigencias para participar en los concursos en toda la carrera policial. Comprendo lo que los señores Diputados de la oposición están planteando en cuanto a que en el presupuesto de remuneraciones aspirarían a que las partidas fueran mayores. En este sentido hay dos aspectos que debemos tener en cuenta. Al igual que el señor

Diputado Gandini yo tampoco me manejo muy bien con los planillados y las resultancias de una investigación completa, pero quiero decir que aquí va a haber dos maneras de incrementar. No solo se incrementa a través de esta partida del 1% -$ 29:000.000 para el año 2006-, que va a beneficiar exclusivamente al sector más sumergido, ya que no da para más. Así y todo va a quedar una compensación que pagará montepío, pero mucho más chica de lo que desearíamos. Ojalá se pudiera conseguir ese tipo de compensación para el sector sumergido en lugar de $ 29:000.000, $ 100:000.000, lo que significaría más que triplicarlo. Los incrementos de sueldo real -o sea el actual ingreso 2005 más el IPC, más un porcentaje de incremento, que es el del sueldo real- los tenemos establecidos en el quinquenio porque nos parece de buena técnica presupuestal. Está bien que nos pregunten cuál va a ser el incremento porcentual del salario real de todos los funcionarios del Ministerio del Interior en el 2006, pero no es poca cosa que los funcionarios públicos sepan hacia dónde apunta o cuál va a ser el incremento gradual, ya que de un día o de un año para el otro no se pueden hacer cambios sustantivos.

Nosotros estamos estableciendo que, en el quinquenio, para el personal del Ministerio del Interior el incremento va a ser de alrededor de 26% de su sueldo real en todos los escalafones y subescalafones.

Antes de que el contador Astor brinde datos más precisos sobre el año 2006, que son realmente importantes, quiero decir que en esta materia de inversiones -el señor Diputado Gandini hacía referencia a los establecimientos penitenciarios- hay que tener en cuenta las posibilidades que nos va a dar el Ministerio del Interior -que tiene mucho campo- sobre todo para vender estas fracciones y tener una masa muy importante de cientos de miles de dólares para inversiones y para el pago de la deuda flotante en el quinquenio, sin determinación de porcentajes, de forma que actuaremos de acuerdo a las necesidades de los distintos servicios que tiene el Ministerio del Interior -que son múltiples- y no a uno de ellos. Vamos a tener que considerar el conjunto y no una parte.

Creo que este Presupuesto en general y en particular con respecto al Ministerio del Interior, significa un avance muy importante para el 2006 y para el conjunto del quinquenio, más allá de que hubiéramos deseado tener más recursos. Los señores Diputados son conscientes de las limitaciones que se tienen para una buena administración presupuestal.

SEÑOR ASTOR.- En cuanto a la inquietud planteada por el señor Diputado García Pintos respecto a cuál sería el incremento salarial real en el año 2006 de los sueldos policiales, debo decir que hay parámetros que son manejados por el Ministerio y otros que no. Uno de los manejados por el Ministerio es el 1% que se nos dio en el entorno de $ 30:000.000, que esta Cartera asignó a un conjunto de personas que, como ya dijimos son los de menor sueldo y peores condiciones de trabajo. Eso representa aproximadamente $ 130 mensuales que, como ya dijimos, es un monto muy bajo. Bajó aún más porque se extendió la cantidad de policías comprendidos. Seguramente lo duplicaremos o triplicaremos si se incorpora el 1% restante en los años siguientes. Esto es sobre un sueldo líquido de agente de segunda, que hoy es de $ 5.145 más los servicios que ya tienen deducción -por ejemplo sanidad policial o la asistencia social policial a la que hizo referencia el señor Ministro-, los cuales debemos considerar, sobre todo si se toma en cuenta que funcionarios de muchos organismos pelean por la cuota mutual. En este caso, en un sueldo nominal de $ 5.700 con $ 200 -que es el 4% de sanidad policial- se atiende el policía, su señora, todos sus hijos y sus padres si vivieran. Si hablamos de que alguien pelea por una cuota mutual, aquí tenemos seis cuotas mutuales, porque creemos que la atención de sanidad policial está en un nivel quizás no igual pero no muy lejos de instituciones privadas.

Estos $ 130 y $ 5.145 son cifras manejables para el Ministerio del Interior y quizá signifiquen un 2,6%. Lo que no es manejable por el Ministerio -pero ya ha sido anunciado por el equipo económico de Gobierno- es que dentro de la recuperación salarial real para el conjunto de funcionarios públicos -que promedialmente puede ser de un 16%-, los funcionarios del Ministerio del Interior tendrán un 26% en el quinquenio. Reitero que esto no lo manejamos nosotros, sino que fue lo que nos transmitieron. En el año 2006 el porcentaje alcanzado puede estar cerca del 13%. Entonces, sería un 13% sobre el IPC más este 2,6%, que es lo que podemos manejar nosotros. O sea que sería 15, 6% de incremento real en el año 2006.

SEÑOR GARCÍA PINTOS.- No sé si el contador Astor me estaba contestando a mí o a algún otro legislador.

SEÑOR ASTOR.- El señor Diputado Gandini también hacía referencia a lo mismo.

SEÑOR GARCÍA PINTOS.- Correcto.

Mi pregunta concreta era sobre la recuperación del salario real del funcionario policial para el año 2006. No me cierran los números teniendo en cuenta los $ 130 a que hacía referencia el contador Astor. Por ejemplo, hablemos de un agente de segunda -tomo este ejemplo porque el contador Astor hizo referencia a este-, escalafón ejecutivo, que cobra en el entorno de $ 5.000. El señor Ministro del Interior habló de un 1% y también lo ratificó el contador. Si no me equivoco, el 1% de $ 5.000 son $ 50. ¿Cómo llegamos a los $ 130? Sería bueno saberlo.

El contador Astor hizo referencia a que una cosa es lo que maneja el Ministerio del Interior -descarto la buena voluntad de parte del señor Ministro en cuanto a tratar de lograr el mayor aumento salarial para sus funcionarios, porque sé que él como nosotros hubiera deseado mucho más de lo que está dándose, pero la realidad la fija el equipo económico y las prioridades vienen por ese lado- y otra lo que maneja el equipo económico. El señor Diputado Gandini se refirió al artículo 32. Entonces, uno se pregunta si la recuperación salarial a la que hizo referencia el señor Ministro del 26% para el año 2009 cuenta con la voluntad del Ministerio del Interior y del equipo económico o si solo cuenta con la voluntad del Ministerio del Interior. Digo esto porque el artículo 32 pone las cosas de una manera pero, lógicamente, está sujeto a otras variables de la economía, como la recaudación; descarto que la intención debe ser la mejor, pero si la terca realidad demuestra que los números no cierran, el 26% quedará en un 8%.

SEÑOR POSADA.- Tanto el señor Ministro del Interior como el contador Astor hicieron referencia a que el compromiso del Ministerio de Economía y Finanzas con relación al Ministerio del Interior era que habría un incremento real del 26%. Si no me equivoco, esa fue la afirmación que se realizó.

No obstante, en el Mensaje del Poder Ejecutivo, que vino con la firma de todos los señores Ministros, concretamente en la página 14, donde se hace un análisis de la evolución proyectada de los gastos por Inciso y se toma en cuenta la variación real de cada uno de los Incisos en remuneraciones, gastos e inversiones, en el caso del Ministerio del Interior figura un 21%. Me parece que, en todo caso, hay información contradictoria entre los datos que está manejando el Ministerio del Interior y lo que está acompañando el Mensaje del Poder Ejecutivo, donde se hace referencia a este incremento real en materia de remuneraciones.

Se plantea un 28% de incremento real de todo el Ministerio del Interior, tomando en cuenta las remuneraciones, los gastos y las inversiones, pero concretamente para el caso de las remuneraciones se plantea un 21%.

SEÑORA CHARLONE.- Según entiendo, en el planillado no está incluido el incremento del 1% anual que se fijaría para retribuciones, que es un compromiso del Poder Ejecutivo a agregarse posteriormente. Sí estarían planillados los incrementos salariales que se estarían agregando por el artículo 100.

Ahora, es cierto lo que plantea el señor Diputado Posada en cuanto a que lo que viene en la página 14 del Mensaje del Poder Ejecutivo son números que no están cerrados del todo. Lo que sucede es que a eso se debe agregar la redistribución que se hace de las partidas a reaplicar, que están incluidas en algunos Incisos y en otros no. Precisamente, quería señalar que el artículo 365 del proyecto de Presupuesto asigna para todos los años partidas a reaplicar que, en su mayor caso, están destinadas a retribuciones personales. Las cifras figuran en pesos, pero aproximadamente corresponderían a US$ 23:000.000 para el año 2006; US$ 29:000.000 para el 2007; US$ 29:000.000 para el 2008, y US$ 25:000.000 para el 2009. Esas partidas se reasignan a todos los Incisos del Presupuesto, excepto para el Poder Judicial. Naturalmente que esto abarca los compromisos del Poder Ejecutivo en cuanto a marcar aquellos sectores que se van a priorizar desde el punto de vista de la situación salarial sumergida y, porque a la vez, se consideran sectores primordiales a atender especialmente. Precisamente, uno de los sectores que hemos definido es el del Ministerio del Interior y el tema de la seguridad.

SEÑOR TROBO.- Si mal no recuerdo, el aumento consistiría en $ 130. ¿Ese aumento se hace en función de lo que establece el artículo que viene en el proyecto o de la aplicación del artículo modificativo que proponen?

SEÑOR ASTOR.- Se haría en función del artículo que proponemos modificar; el artículo que viene en el proyecto da un aumento superior. La partida establecida en la redacción original refiere a casi doce mil policías, seccionales policiales y establecimientos carcelarios. En la nueva redacción que estamos solicitando, estimamos unos dieciséis mil policías. A su vez, el monto que originalmente oscilaba entre $ 160 y $ 170, baja a $ 130, en principio. Quería precisar al señor Diputado García Pintos que el 1% de $ 5.000 da $ 50; había establecido un 2,6% de incremento, y lo mantengo.

El señor Diputado Trobo hablaba de incrementar la partida a $ 100:000.000 para obtener un aumento de $ 500 por policía. En las condiciones planteadas, con ese monto llegaríamos a menos de $ 400. De cualquier manera, esa es una inquietud compartida y dependemos de lo que podamos obtener en las Rendiciones de Cuentas de años siguientes o de la forma en que se dé el incremento del sueldo real policial.

El señor Diputado Trobo también mencionó que no se han planteado soluciones para el problema del artículo 222; en la propuesta de cambios que traemos y en uno de los dos nuevos artículos hacemos referencia a ello. Quiero aclarar que el principal problema del artículo 222 no se soluciona por vía legislativa, sino que hay problemas administrativos en cuanto a cupos financieros que tienen asignados los organismos contratantes, fundamentalmente ANEP y el INAU -son dos de los grandes deudores—, y a asignaciones de crédito para Sanidad Policial, que se tienen por convenio con Salud Pública, que pretendemos corregir. Si me refiero a cupos que no están ajustados a los créditos no se trata de un problema legal, sino de disponibilidad financiera de la Tesorería General de la Nación; al dar menores montos que los créditos que asignó, cuando se va a pagar, se acumulan atrasos. Se da una circunstancia en la que sí proponemos una solución legal, porque nos genera problemas en todas las unidades, pero fundamentalmente en el interior del país, con respecto al crédito, debido a que la recaudación del servicio 222 debe pasar por la CUN. En el interior, cuando una Jefatura de Policía cobra un servicio que hace diez meses prestaron sus policías, en vez de poder pagárselo inmediatamente, tiene que depositarlo en la CUN. Luego, tiene que hacer una liquidación, que se hace una vez por mes, lo que determina que si se cobra el día 10, debe esperar hasta el 5 del mes siguiente, cuando los policías están desesperados por cobrar. Esto se debe al tratamiento que se da actualmente al artículo 222, que es considerado como una recaudación normal de un provento cuando, en realidad, en la propia legislación, el artículo 62 de la Ley Nº 13.892 establece que el 80% de lo recaudado se destina exclusivamente para pagar al policía que prestó los servicios. Además, nos chocamos con que al ser tratado como recaudación de provento, como recurso de afectación especial y no como fondo de tercero, está sujeto a un tope de ejecución presupuestal que no ha estado acompasado con la evolución del precio del servicio ni con la mayor demanda. Para pagar el 80% al policía hay un crédito en un gasto, donde aparece $ 100:000.000; esto no aumentó en cuatro años. La hora hombre sí aumentó porque su incremento está reglamentado; evoluciona según el sueldo del Agente de 2a. También aumentó la demanda. Por tanto, debemos afrontar un pago a policías con cargo a determinado crédito congelado, por montos crecientes, por los motivos que he señalado. Al respecto, hay una norma para ser incluida en el proyecto de ley de Presupuestos. Esta es una parte importante del problema.

Si bien se están atendiendo los atrasos por los cupos financieros, esperamos que los cupos se adecuen a los créditos presupuestales y que lo que se contrata se pague en un tiempo razonable. Debo aclarar que dentro de las normas de ordenamiento financiero está la cancelación de la deuda flotante, es decir, las cuentas que tiene para cobrar la Jefatura de Montevideo a organismos públicos por facturas del artículo 222. Esto se corregirá cuando los cupos puedan adecuarse a los créditos.

En relación a los proyectos de inversión y a su incremento o disminución, debo decir que hay una asignación del crédito global para los Incisos de $ 250:000.000 al año 2004, pero eso fue ficticio, ya que nunca se ejecutó ni siquiera la mitad de esa cifra. Es más: siempre estuvo sujeta, fundamentalmente desde 2002, a topes de ejecución. Ya mencioné que se tomó como referencia el año 2004 para proyectar las inversiones hasta 2009. Dije que el crédito global para el Inciso fue de $ 104:000.000, sobre un tope de $ 135:000.000. Para la Dirección Nacional de Cárceles -en el proyecto mencionado por el señor Diputado, que es el 751, con el cual se financian las obras de la infraestructura carcelaria— se habla de $ 107:000.000 como crédito presupuestal. También en este caso, la ejecución no llegó a la mitad puesto que se gastó $ 51:000.000 en 2004. Si revisamos los años anteriores, seguramente no nos acerquemos nunca a esta cifra. Reitero: nuestra

base es $ 51:000.000 para 2004 y, a partir de esa cifra, hay incrementos que van desde $ 55:000.000 en 2006 a $ 73:000.000 en 2009. A esto debe agregarse lo que el Ministerio asigne por la venta de un conjunto importante de bienes inmuebles que serán declarados prescindibles y que estarán destinados a inversiones prioritarias.

SEÑOR GANDINI.- Si entendí bien, entonces, lo que figura aquí como vigente es el monto que tenían autorizado pero no el ejecutado. Pero para este año 2005 aparecen $ 107:000.000 autorizados.

SEÑOR ASTOR.- Para 2005 también se ha establecido un tope de ejecución.

SEÑOR GANDINI.- ¿Por este Gobierno?

SEÑOR ASTOR.- Así es; se trata de las inversiones que aparecen en el Decreto Nº 122 de 2005, con $ 135:000.000. Es el mismo tope de 2004.

Como decía, este crédito es ficticio; nunca se ejecutó ni siquiera la mitad del crédito.

SEÑOR GANDINI.- Por lo tanto, para este año -con este Gobierno— ya no hay más de lo mismo sino menos de lo mismo. Además, hablamos de que para todos estos años estamos previendo para la inversión en el complejo carcelario, que es una de las grandes preocupaciones de este Ministerio, alrededor de US$ 2:000.000. Se habla de $ 51:000.000 para el año pasado y para este con el tope. Para el próximo año, se destinan $ 55:000.000 y para el siguiente $ 63:000.000. Quiere decir que nos vamos a mover en ese entorno. Aparentemente, el Gobierno anterior tuvo una aspiración que no pudo cumplir. Este Gobierno tiene como aspiración el tope de la Administración anterior. Entonces, uno puede decir que esto es menos de lo mismo porque bajó la expectativa en cuanto a lo que cumplió el Gobierno anterior. Esto se desprende de los números que tenemos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Ruego brevedad a los señores Diputados puesto que todavía no hemos comenzado a analizar el articulado.

SEÑOR ASTOR.- Debo aclarar que una cosa son los créditos que nunca pudieron ejecutarse y otra cosa es un crédito que se ejecuta.

También va a haber una suma importante por la asignación de la venta de bienes prescindibles. Debo agregar que en el Proyecto 710 de la Unidad Ejecutora 001, "Obras Diversas en Jefaturas de Policía del Interior", donde figura $ 7:000.000 para 2006 a $ 10:500.000 para 2009, se incluyen obras de cárceles en jefaturas de policía del interior. Se ha asignado una suma importante también para cárceles del interior.

Tenemos que diferenciar claramente la asignación de créditos de ejecución y no comparar esto con un crédito vigente ficticio que siempre estuvo afectado, y todavía lo está, por topes de ejecución.

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- Quiero ratificar algún concepto que seguramente no quedó bien expuesto por mí.

Lo que me autorizó el señor Ministro de Economía y Finanzas en cuanto a la próxima Rendición de Cuentas está referido a ese 1% que equivale a $ 29:000.000 para remuneración y creación de cargos. El compromiso es que en la próxima Rendición de Cuentas se va a incluir este 1% en los Ejercicios siguientes, de manera acumulada. Esto nos permitirá tener una masa bien importante tanto para mejorar los sueldos como para hacer algunas creaciones de cargos que son muy necesarios en el Ministerio.

En cuanto a los incrementos reales, debo decir que de esta partida de $ 29:000.000 que en este primer Ejercicio 2006 se va a distribuir de manera adecuada -cuando analicemos el artículo 100 explicitaremos este aspecto—, va a haber un aumento. Como se trata de una partida acotada, nosotros también acotamos a los beneficiarios para que fuera lo más significativa posible; se paga montepío y de esa manera se evita que buena parte del sueldo de los Agentes de 2a. y personal subalterno en general esté en negro. Esto va a lucir menos, pero va a ser más real para el funcionario. Esta es una parte del incremento real para el sueldo del

personal subalterno ejecutivo, pero el incremento global del salario real para el personal policial -partiendo del sub-escalafón ejecutivo "Personal Subalterno"— andará en el entorno del 16% en 2006 y del 26% en 2009, según la cifra manejada por el Equipo Económico. Esto no es todo lo que hubiésemos querido, pero es una propuesta de incremento del sueldo real que se va acumulando en el correr del quinquenio, y eso no es un chiste sino una realidad; me refiero a que haya una ley presupuestal que tenga una gradualidad en el incremento de los sueldos reales de los funcionarios públicos, revirtiendo una tendencia a la baja en varios períodos de gobierno anteriores.

SEÑOR ASTI.- Atendiendo la advertencia del señor Presidente en el sentido de que estamos bastante atrasados y de que todavía no hemos entrado en el articulado, quisiera hacer mención a las aclaraciones que realizó el contador Astor en lo que tiene que ver con las inversiones. Coincido con él en cuanto a que el incremento se ha calculado en el Mensaje del Poder Ejecutivo sobre el ejecutado 2004.

Con relación a las últimas apreciaciones del señor Diputado Gandini, recordemos que este Presupuesto 2005 sigue siendo todavía el del Gobierno anterior. El Presupuesto vigente fue formulado por el Gobierno de coalición anterior; por lo tanto, hay ciertas limitaciones para ejecutarlo de manera distinta, ya que hay que tener en cuenta la globalidad, incluyendo los ingresos y los egresos.

(Interrupción del señor Representante Gandini)

——Asimismo, se habló del artículo 365 -la señora Diputada Charlone también hizo referencia a él-; el Ministerio del Interior tiene una participación muy importante en la distribución de esas partidas a asignar de aproximadamente $ 350:000.000 para el año 2009.

SEÑOR GANDINI.- Tengo claro que el Presupuesto 2005 es el mismo del Gobierno anterior, al igual que el de 2010 será el mismo que el del famoso 2009. Pero también tengo claro que el decreto que fija los topes para la inversión es de este Gobierno y puede ser cambiado por otro decreto. Perfectamente por otro decreto, se podría liberar al Ministerio del Interior del tope de inversiones en todos o en algunos de sus programas, por ejemplo, para la inversión en el complejo carcelario.

Lo que estoy diciendo es que aquí se aplica una vieja política muy criticada: al organismo se le proporciona al año siguiente lo que ejecutó durante el anterior. Y el Ministerio del Interior aquí parte del mal presupuesto ejecutado pésimamente, según dijo el contador Astor, con una enorme ineficiencia por el Gobierno anterior. Entonces, el Gobierno anterior fue ineficiente para ejecutar el gasto en el Ministerio del Interior y por lo tanto arranca en 2006 con $ 55:000.000, apenas $ 4:000.000 más que los $ 51:000.000 que, como se acaba de decir, se pudieron ejecutar el año pasado y se ejecutarán en este por el tope de inversión vigente. De manera que se empieza con lo malo del presupuesto del Gobierno anterior.

Me parece que la política que se ha propuesto este Gobierno para el problema carcelario, que se dice que no queda reducida a la liberación de reclusos, no está contemplada en esta visión presupuestal porque habrá que invertir en las cárceles; la humanización también pasa por invertir en nuevos establecimientos y por recuperar lo que ya existe, pero aquí no se destina plata para eso: es la misma del Gobierno anterior que llegó donde llegó y pudo hacer lo que pudo hacer. A lo mejor se tienen grandes expectativas en la venta futura de bienes para destinar lo recaudado a esto, pero quienes conocemos el Estado sabemos que esos son procesos lentos, muy lentos, para vender y para cobrar y después para adjudicar e imputar. Quizás para 2009 se pueda contar con algo de lo que se venda el año que viene, pero no antes. Para el año que viene contaremos con lo que tenemos este año.

SEÑOR ASTI.- Quiero aclarar que el tope de ejecución para el año 2006 es aproximadamente un 50% más: se trata de $ 160:000.000 con respecto a los $ 107:000.000 que estaban mal o escasamente ejecutados por el Gobierno anterior.

SEÑOR GARCÍA PINTOS.- En atención a que no hemos entrado en el articulado y que ya está esperando la delegación de la Universidad de la República, voy a tratar de ser breve. En realidad, lo único que estoy requiriendo es que se me diga cuál es la recuperación del salario real de los funcionarios solo para el año 2006. Acá se habló de un 1% -creo que lo aclaró el señor Ministro del

Interior- y hago fuerza para que los porcentajes sean los del Ministro y no los que nos dio el contador Astor; esto no es una crítica; eso está muy lejos de mí.

El Ministro habló del 15% para el año y aclaró que el 1% era para esta torta de $ 29:000.000 que tenemos en el artículo 100. Para que se entienda, digo que se trata de la misma pizza, lo único que ahora va a estar dividida en muchas más porciones. Lo del 1% está; descartado; está claro que se trata de esos $ 29:000.000. Pero, después, el contador Astor habló de $ 130. Por eso a mí no me cerraba lo del 1%, sobre la base de un sueldo de aproximadamente $ 5.000, del agente de segunda, subescalafón ejecutivo. No me cerraban con los $ 130 de los que se habló. El problema es que ahora tampoco me cierran los $ 130 con el 15%. Si consideramos este porcentaje, en el caso de un agente de segunda, estaríamos hablando de más de $ 500, exactamente de $ 750. Verdaderamente eso me infla la camiseta porque esa cantidad no es lo mismo que $ 130.

Entonces, quisiera saber cuál de esos dos porcentajes corresponde a la recuperación del salario real del agente de segunda -que es de unos $ 5.000- para el año 2006 -que es el que estamos considerando desde el punto de vista presupuestal- o del grado 10, que es del orden de los $ 10.000. Para este último caso estaríamos hablando del doble, es decir, de unos $ 1.500.

SEÑOR ASTI.- Seguramente el señor Ministro y el contador Astor podrán contestar mejor que yo, pero creo que el señor Ministro fue claro cuando se refería al 1%. Se trata del 1% del rubro sueldos y no de lo que se va a distribuir entre estos doce mil, trece mil o dieciséis mil funcionarios, de acuerdo a la modificación que se haga. El resto de los aumentos reales que tendrán los funcionarios públicos va a estar en función de las partidas a reasignar que figuran en el artículo 365, en virtud de los acuerdos que se realicen con COFE para todos los funcionarios públicos. No podemos hacer cálculos sobre bases distintas de aplicación; creo que eso está confundiendo al señor Diputado.

SEÑOR GARCÍA PINTOS.- Mi idea era que me contestara el Ministerio del Interior y no el señor Diputado, contador Asti, quien es colega de la Cámara de Diputados y sobre quien tengo el mejor concepto como profesional. Pero reitero que me interesa que me conteste el Ministerio del Interior, porque más allá del arte de birlibirloque, quiero saber cuánto el milico, agente de segunda, va a llevar para su casa después de la expectativa que el hombre ha tenido en los últimos meses. Quiero saber cuánto va a ganar el agente de segunda, durante el año 2006, por concepto de recuperación del salario real; eso es lo único que quiero saber. Aquí se hizo un gorro inexplicable, pero reitero que eso es lo único que quiero saber. Si conozco cuál es la situación para el agente de segunda -aquí entra el arte de birlibirloque- también voy a saber aproximadamente la del grado 10, que es un comisario; de eso me encargo yo.

SEÑOR ASTOR.- Lógicamente, el incremento del 1% es promedial o global sobre todo el presupuesto del Ministerio. Ese porcentaje se aplica a una parte de los funcionarios del Ministerio. Los agentes de segunda ocupan algo más de doce mil cargos de entre veintiocho mil; si sumamos los agentes de primera y los cabos -cuyas diferencias salariales no son significativas- estamos casi en veintiún mil. Quiere decir que en los tres grados más bajos del escalafón -agente de segunda, agente de primera y cabo- tenemos unos veintiún mil policías de un total de veintiocho mil. Lógicamente, el promedio es 1% total sobre el total de sueldos, pero aplicado a un conjunto parcial de funcionarios del Ministerio, en el grado bajo, dije que es $ 130 sobre 5.000, lo que da 2,6. Una cosa es el monto sobre el total del Presupuesto y otra el monto sobre lo que perciben hoy quienes reciben el incremento.

No sé cómo dar una explicación adicional.

SEÑOR GARCÍA PINTOS.- Quiere decir que la única recuperación del salario real en sus diferentes grados va a estar dada por lo que se establece en el artículo 100.

SEÑOR ASTOR.- Esa es la parte que nosotros manejamos. Como ya mencioné, la otra parte la maneja el Ministerio de Economía y Finanzas y tiene que ver con el ritmo con el que va a dar la recuperación real de salarios. Se pretende llegar a un 26% en 2009 con una parte importante en 2006, fundamentalmente por los créditos establecidos en el artículo 365.

SEÑOR GARCÍA PINTOS.- Correcto, así que se trata de $ 130; 2,6. Está correcto.

(Diálogos)

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- Esos $ 130 son para el personal subalterno ejecutivo. Salen de la distribución de los $ 29:000.000; en 2007, serán otros $ 29:000.000 o $ 30:000.000, y así sucesivamente, pero para 2006, que es lo que preocupa al señor Diputado García Pintos, en esa nueva distribución que proponemos de los $ 200 pesos que queríamos, bajamos a aproximadamente a $ 130. Esta cifra es para ese personal, pero el conjunto del personal del Ministerio del Interior tendrá la recuperación real que viene fijada por otras normas de presupuesto y que sería del entorno del 13% para 2006, que para el personal subalterno, teniendo en cuenta los 2,6 de esta partida de $ 90:000.000, va a dar un 15%. Estamos hablando de la franja más baja que será la más beneficiada, aunque no tanto como hubiéramos querido.

SEÑOR TROBO.- Discúlpeme, señor Ministro, pero la cifra de $ 90:000.000 no es correcta. Se trata de la partida de $ 29:000.000. Nosotros queremos que llegue a cien y vamos a pelear por eso, vamos a buscar el financiamiento.

Quiero hacer un breve comentario, básicamente a raíz de lo expresado por el señor Diputado Gandini. El Gobierno ha dado prioridad a las inversiones en el Ministerio del Interior, específicamente en el sistema carcelario. Los rubros de inversiones establecidos en el proyecto no dan para satisfacer la necesidad que el sistema carcelario tiene. Según un pedido de informes cuya respuesta recibí hace algunas horas, se necesita resolver la creación de tres mil plazas, lo cual supone una inversión bastante más importante que la que se podría disponer de acuerdo con los recursos presupuestales previstos en este Presupuesto Quinquenal.

Nosotros hemos hecho planteamientos públicos con respecto a alguna fórmula que el Ministerio del Interior debería analizar para resolver la carencia que tiene en materia de inversiones. En este sentido, es importante señalar otra vez -sin perjuicio de que tenemos conocimiento de que el Ministerio, por lo menos, está analizando esta cuestión- el procedimiento que se utiliza en Chile para la satisfacción de la incapacidad de los establecimientos carcelarios y para resolver el problema del hacinamiento. Me refiero a la participación del sector privado en la inversión y en la construcción con amortizaciones cuyos plazos son mucho más largos. Seguramente este podría ser un mecanismo que al Ministerio del Interior le permitiría actuar rápidamente y resolver, aplicando recursos presupuestales, el problema de la falta de plazas carcelarias en tiempos más breves de lo que podrían ser. En ese sentido, nos gustaría saber de parte del señor Ministro si tal alternativa está dentro de las que eventualmente el Ministerio puede llegar a definir, si ha analizado esto, si conoce la realidad de Chile y la eficacia de este mecanismo, porque sería muy bueno que pudiéramos encontrar alguno que permitiera dar satisfacción a la inquietud que tiene el señor Ministro y que nosotros compartimos, es decir, que el sistema carcelario esté en condiciones dignas de mantener a la cantidad de personas que hoy están recluidas.

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- Primero, no vamos a descartar ninguna hipótesis tratándose de mejorar los servicios del Ministerio del Interior. Segundo, hemos recibido varias iniciativas de ese tipo. La primera fue de fuente mexicana. Tuvimos una videoconferencia, donde la empresa correspondiente hizo la propuesta, acompañada por dos funcionarios del Banco de México que estaba dispuesto a financiar un eventual proyecto. Finalmente concluimos en que nos hicieran una propuesta concreta con respecto a qué ofrecía esa empresa. No quiero improvisar el nombre, pero creo que es PRECOR. Ellos nos enviaron un presupuesto; solo para el diagnóstico de la situación del sistema carcelario uruguayo y propuestas el presupuesto era de más de US$ 700.000. Reitero que esto era solo para diagnosticar nuestro sistema o caos penitenciario, como se le quiera llamar.

No vamos a excluir a ninguna, pero no vamos a aceptar fórmulas muy costosas cuando nosotros tenemos generosidad de predios -fundamentalmente pensando en las cárceles del interior del país- y buenos arquitectos, así como también una comisión de infraestructura penitenciaria que integra el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Facultad de Arquitectura que está trabajando en una diversidad de proyectos, que creo que a la uruguaya van a salir mucho menos costosos y mejores que muchas cosas que a veces pueden funcionar en otras áreas, pero no tan especialmente en nuestro país.

SEÑOR TROBO.- Con este comentario que hice no propongo nada que no sea a la uruguaya. El señor Ministro ha dicho que hay una empresa que ofrece un diagnóstico del sistema carcelario, del estado de los edificios, etcétera. Yo planteé algo diferente: que por el régimen de concesión de obra pública el Estado contrate la construcción de cárceles y este procedimiento es tan uruguayo, como argentino, como brasileño, como chileno. Seguramente, la empresa que construya será uruguaya, los obreros serán uruguayos y los ladrillos, el cemento y el hierro también. Lo que ocurre es que se aplicará un mecanismo novedoso de financiamiento que permita una administración más adecuada de los recursos de que se dispone, de manera de tener pronto el edificio para trasladar a los presos, pagándolo en un plazo mayor. Esto es lo que ocurre con este tipo de procedimientos y me remito a la experiencia chilena, donde se están construyendo dieciséis cárceles mediante este sistema, puesto que no tienen recursos suficientes para hacerlo a través del Presupuesto en un plazo de uno o dos años. Han dicho: "Bueno, las pagaremos en veinticinco o en treinta años". Ha sido este, precisamente, el procedimiento que han elegido. Esa es nuestra idea, nuestra propuesta y nuestro comentario. Y para nada deja de ser uruguayo el procedimiento, ni lo que vaya a utilizarse para la construcción de las cárceles.

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- A la experiencia de Chile la vamos a estudiar y a sopesar. La concesión de obra pública es uno de los tantos mecanismos que se pueden usar. Ahora, para terminar de reciclar el Penal de Libertad y obtener unas setecientas u ochocientas plazas nuevas, hemos dispuesto hacerlo a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, al que le estamos integrando $ 25:000.000. O sea que vamos a emplear todas las modalidades más convenientes para el erario.

SEÑOR CARDOSO (José Carlos).- Quiero hacer un comentario y una pregunta respecto a un tema que, sin duda, el señor Ministro debe tener presente en función de que en su primera intervención hizo especial referencia al Servicio 222. Me refiero a esta especialísima situación que se da en el Estado uruguayo con este régimen de trabajo. Diría que es en el único lugar, en lo público y en lo privado -por lo menos yo lo llamo de esa manera-, en el que la hora extra hombre no paga aportes a la Seguridad Social, no tiene ninguna carga desde el punto de vista social, lo que no podría hacer ninguna empresa privada. Es un beneficio que hemos ido dejando correr en el ámbito del Estado, que tiene un perjuicio notorio sobre el trabajador policial, más allá de la ventaja inmediata de conseguir ese adicional diario que significa trabajar esas horas hombre adicionales. Todos sabemos -también el señor Ministro y todo el Ministerio- que cuando ese trabajador llega al fin de su vida laboral interrumpe abruptamente la mitad de su trabajo sobre el que nunca pagó cargas fiscales y, por lo tanto, se jubila como si hubiera estado trabajando toda su vida ocho horas, cuando hasta la semana anterior, previo a pasar a un régimen prejubilatorio, trabajaba catorce, quince, dieciséis o dieciocho horas.

Recuerdo la primera vez que fui Diputado, entre los años 1995 y 2000, haber debatido en la Cámara de Diputados un proyecto de ley que daba la posibilidad a los trabajadores policiales de que se les reconociera ese horario a los efectos jubilatorios. Ese es el drama que cualquier policía tienen cuando va a jubilarse; se jubila en términos reales y, por decirlo en números muy gruesos, por la cuarta parte de lo que está ganando; pierde la mitad y sobre esa mitad no tenía carga. Es decir, el cálculo se hace sobre la otra mitad y, por tanto, tiene una retribución menor. Mientras se da esa exclusiva condición del Estado de tener a una persona trabajando sin pagarle cargas sociales -como dije antes, no lo podría hacer ningún empresario privado-, este hace un subsidio muy importante a la Caja Policial. En el planillado, en la parte de asistencias financieras a retirados policiales, podemos observar que dicha transferencia comienza en $ 1.365:000.000 para este año y termina en $ 1.647:000.000. Es decir, el Estado, por otra vía, paga el déficit que tiene la Caja Policial.

Agrego el último elemento: el señor Ministro de Economía y Finanzas dijo en la Comisión que la reforma de las Cajas -obviamente, se refería a la Caja Policial, a la Bancaria y a la Militar- es un tema pendiente y que, seguramente, el año que viene vendrá con alguna norma en ese sentido. Además, reformar estas Cajas está dentro de los compromisos que el país tiene con el Banco Mundial y con el Fondo Monetario Internacional.

Quisiera saber si el señor Ministro tiene alguna idea de cómo corregir este problema que perjudica al funcionario policial generando una inequidad. El Ministerio del Interior es el único organismo que tiene un trabajador por el que no paga cargas sociales. Al final de su vida, el policía tiene el drama de que se jubila sin haber tenido el reconocimiento de la mitad de sus años laborales porque nunca se le hicieron los aportes, mientras que el Estado, por otra parte, hace un fuerte aporte como subsidio neto, sin ninguna

contraprestación. Quisiera saber si el señor Ministro ha pensado que esta transferencia pudiera tener una ligazón con el aporte a la Seguridad Social de esas horas hombre, que conocemos como Servicio 222.

(Ocupa la Presidencia el señor Representante Casaretto)

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- La situación es aun peor de lo que explicó, con toda razón, el señor Diputado Cardoso, porque no solamente no se paga Montepío por este Servicio 222, por esta remuneración complementaria -para llamarla de alguna manera-, sino que tampoco el personal ejecutivo subalterno lo paga por una cantidad de compensaciones que tiene; o sea que cuando se jubila es peor aun la situación de la que, con toda indignación, explicó el señor Diputado. Esto viene desde hace cuarenta y un años, que fue cuando se creó este servicio. ¡Si habrán pasado Administraciones y todavía no se resolvió este problema! Hubo algunos proyectos de ley que no tuvieron andamiento.

Nosotros estamos trabajando a varias puntas con respecto a este problema. Yo dije al principio que el próximo año aspiramos a resolver el pago puntual del Servicio 222. Ese es un pequeño paso, pero para algunos es muy importante. Aquí sí vamos a tener que ser gradualistas por la masa brutal de dinero que se maneja.

Respecto al tema previsional, a la Caja de Retiro Policial, eso también está a estudio de la actual Administración. Ya hay en funcionamiento un equipo que está trabajando en esta materia. Aquí mismo en el Parlamento, en la Legislatura anterior, un proyecto de ley tuvo media sanción. Esperemos que alguno de estos temas pueda ser resuelto en esa instancia. No le vamos a bajar la guardia a este problema, porque somos conscientes de que esto es una tremenda inequidad. Este Estado uruguayo es muy inequitativo en cualquier lugar en que se fije la vista; pero inequidades de este tenor, de esta gravedad, pocas habrá en la Administración pública.

SEÑOR SIGNORELLI.- Si no me equivoco, el contador Astor en un momento de su alocución dijo que ese jornal en negro correspondiente a pequeñas compensaciones al que se refiere el señor Ministro se va a corregir ahora.

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- No. Lamentablemente, lo único que hicimos de nuevo fue que esta compensación de la partida de $ 29:000.000 va a ir sujeta a Montepío. Pero, para corregir las otras -que creo es más de la mitad de lo que realmente percibe el policía- necesitaríamos, para no rebajarle el sueldo que ya de por sí es bajo, tener una doble partida para pagar lo que le corresponde al funcionario y la que el Estado no paga. No obstante, tendrá que pagarlo desde el momento en que regularicemos totalmente esta situación; porque el Estado no puede estafarse a sí mismo, que es lo que está ocurriendo desde hace muchos años. Tampoco se puede pretender que en poco tiempo lo vayamos a corregir, pero sí tenemos la determinación de hacerlo. La primera señal es que la primera compensación que vamos a dar va a estar sujeta a Montepío, como deberán estar todas las partidas que perciba el policía o el funcionario público. La segunda señal es la disposición en el quinquenio de mejorar sustancialmente la remuneración, lo que nos permitirá en un momento dado dar el paso hacia la regularización que merece el policía.

(Ocupa la Presidencia el señor Representante Ibarra)

SEÑOR PRESIDENTE.- Señor Ministro, señores Diputados: con algunos señores legisladores —no pudimos consultar a todos— hemos llegado al siguiente acuerdo.

Teniendo en cuenta la hora y que la Universidad de la República está citada para la hora 17 -acabamos de disponer que venga media hora más tarde-, procederemos de la siguiente manera: solicitamos al señor Ministro que analice el conjunto del articulado y luego se harán las preguntas que se estimen pertinente.

SEÑOR TROBO.- Puedo proponer que en algunos artículos no se abunde pues, a nuestro juicio, hoy no sería necesario hacerlo, para disponer de más tiempo para considerar los que son de nuestro mayor interés. A los artículos 92, 94, 96, 97 y 105 no creemos que sea necesario analizarlos hoy.

(Diálogos)

SEÑOR GARCÍA PINTOS.- Nosotros también concordamos con los artículos mencionados por el señor Diputado Trobo. Tal vez insuma menos tiempo ingresar en ellos y pasarlos por arriba. Si el Poder Ejecutivo y nosotros estamos de acuerdo, simplemente hay que mencionar el artículo.

De esta forma mantenemos el criterio de analizar los otros artículos, pero en la medida en que vayamos llegando a ellos.

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- Respecto a la parte general, creo que fue más que hecha en la exposición inicial y en las contestaciones a las preguntas, por lo que sugiero pasar a la discusión particular -permítaseme esta licencia de ex parlamentario.

A través del artículo 91 se trata de generar un espacio, eliminado el último rincón de desigualdad de género que existía; hemos eliminado el paréntesis (PF) -Policía Femenina- para el personal subalterno del Subescalafón de Policía Ejecutiva porque, de mantenerse, quedaba en un pie de desigualdad con respecto a iguales cargos ocupados por varones.

SEÑOR GARCÍA PINTOS.- Simplemente quiero decir que en oportunidad del Presupuesto Nacional o de reforma de la Ley Orgánica este tema iba a ser abordado.

SEÑOR TROBO.- Comparto con el señor Ministro el hecho de remover una rémora que obstaculizaba el desarrollo de la actividad policial, sobre todo para la mujer, que en todas partes del mundo actúa en igualdad de condiciones con los hombres en este tipo de tareas.

De todas formas, quisiera saber si se analizó la posibilidad de establecer una proporción, un mecanismo para posibilitar el crecimiento de la presencia femenina, porque establecer un solo paréntesis presupuestal para personal policial puede significar mantener la cantidad de personal femenino que actualmente existe. ¿Está analizado a cuántas mujeres se tomarán?

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- No. Lamentablemente, el paso que dimos y que públicamente comprometimos en ocasión de celebrarse el "Día Internacional de la Mujer", es este: suprimir el paréntesis presuspuestal (PF) -Policía Femenina. Reitero que era el único paréntesis que restaba eliminar en el escalafón del Ministerio del Interior.

A través del artículo 92 se crea un cargo de ingeniero de Sistemas con el grado de Inspector Mayor Técnico Profesional. Hacemos una propuesta de modificación al texto —que ya expliqué- para que este cargo sea exclusivamente para el Programa 031 "Dirección Nacional de Identificación Civil", Programa 014 del Inciso 04, "Ministerio del Interior".

Esta modificación la tenemos por escrito y oportunamente se la entregaremos a la Mesa.

SEÑOR GARCÍA PINTOS.- Concordamos con esto en razón de que se carece del mencionado técnico.

SEÑOR TROBO.- Quisiera saber si una vez creado el cargo este se cubrirá a través de un llamado interno en el Ministerio del Interior -sería razonable, porque tal vez exista personal policial en condiciones de poder dar una prueba y acceder a ese cargo- y si así no ocurriera, eventualmente luego se recurriría a gente de afuera de la Cartera. No olvidemos que esta persona ingresará como Inspector Mayor, grado que en la carrera policial supone unos cuantos años de servicio.

Me parece bien crear el cargo, pero quisiera saber si se piensa hacer un llamado interno, en primer lugar y, eventualmente, después uno externo.

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- No hemos abordado el tema. El criterio general del Ministerio es que los cargos se llenen por concurso, pero estos pueden ser restringidos, como de alguna manera

surge de las expresiones del señor Diputado Trobo, o pueden ser abiertos. Ya lo veremos; no tenemos determinación en la materia.

En cuanto al artículo 93, tal vez, sea complicado explicarlo y, quizás, el contador Astor pueda hacerlo mejor que yo.

En la introducción hice referencia a este tema, que consiste en dar rango presupuestal al Centro Nacional de Recuperación, que funcionaba mediante un programa con financiamiento externo. A estos contratos se les agregó el grado correspondiente para que no perdieran el ingreso que se le había adjudicado en la Administración anterior.

SEÑOR ASTOR.- Aprovecho para corregir un error: donde dice "Centro Nacional de Recuperación" debe decir "Centro Nacional de Rehabilitación".

Hay un conjunto de técnicos, con unos cuantos años de experiencia en el tratamiento de reclusos, que tenían un régimen de contratación financiado por medio de un proyecto de inversión, que era el de Seguridad Ciudadana. Este proyecto finalizará el 31 de diciembre de este año; pero como a esta experiencia el Ministerio la ha considerado positiva, piensa continuarla y ampliarla, es decir, de 70 reclusos que actualmente hay se prevé llegar a 300.

La determinación de los grados fue dada, básicamente, por los actuales niveles de remuneración y por la prioridad que ha dado el Ministerio a esta experiencia, en la que realmente se trabaja para la rehabilitación del recluso en una etapa de pre-egreso.

SEÑOR CASARETTO.- El señor Ministro se ha referido a uno de los motivos por los que se ingresaría con este grado, pero la pregunta fundamental era por qué el funcionario entraba en una jerarquía tan alta y tan discordante con el resto de los profesionales que se desempeñan en esas áreas, como por ejemplo, médicos, cirujanos, psicólogos, etcétera.

Por otra parte, se ha previsto clasificar a los funcionarios que se desempeñen en este Centro de Rehabilitación en dos clases: los ejecutivos, administrativos y técnicos, que son funcionarios policiales, y los del convenio con el PNUD, a quienes recién se hizo referencia. Como estos funcionarios ingresarían contratados con grados tan altos y no como agentes -que es lo habitual en el Centro-, me pregunto si el Ministerio no corre el riesgo de que estos funcionarios pasen en comisión dentro de la Unidad Ejecutora a cumplir funciones en otros sectores y el cargo creado en el Centro de Rehabilitación quede vacío.

SEÑOR TROBO.- Se prevé la creación de 25 cargos, cuyo monto, según hemos calculado conforme a los grados en que se crean, asciende a una cifra que permitiría crear aproximadamente 110 vacantes de agente de segunda. Me parece importante señalar este primer dato.

Por otra parte, según tengo entendido, estos contratos se financiarán por un convenio con el BID. Entonces, este personal pasará a integrar las plantillas del Ministerio, y en grados que son altos. Supongo -en todo caso pregunto- que los grados corresponden a la remuneración y no a la jerarquía. En cierta medida, se busca crear el cargo en un grado cercano al salario que está percibiendo ahora la persona. Es decir, se crearán grados policiales de acuerdo con las necesidades salariales de los funcionarios que serán contratados.

Existen antecedentes en la materia, de personal que fue contratado para el INACRI -en el Presupuesto de 1990 y en la Rendición de Cuentas de 1991- que hoy ya no están vinculados al área de criminología, porque están en otras reparticiones del Ministerio. Entonces, tenemos la reserva de que esta necesidad mañana se transforme en la urgencia de trasladar a los funcionarios para otro lado. Francamente, estas creaciones no nos parecen una buena solución, sin perjuicio de lo cual reconocemos que seguramente la función que este personal está cumpliendo en el Centro de Rehabilitación es muy importante. Sin embargo, este artículo establece el ingreso a la carrera policial, en grados muy altos, para personal que fue contratado por un organismo internacional. Por lo tanto, pregunto si el Ministerio no tendría otra fórmula para resolver este problema, porque creo que esto afectará severamente la carrera. No olvidemos que estamos hablando de un cargo como el de Inspector Mayor, que para muchos casos es el final de la carrera, es decir que significa

treinta años como funcionario policial. Asimismo, en el escalafón administrativo y técnico el acceso al cargo de Inspector Mayor representa treinta o treinta y cinco años de carrera funcional.

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- En primer lugar, el contador Astor hará una precisión y luego responderé yo.

SEÑOR ASTOR.- El equivalente en pesos de estas creaciones es aproximadamente $ 5:000.000. Este monto no permitiría crear la cantidad de cargos que mencionó el señor Diputado Trobo; seguramente sea menos de 90.

De cualquier manera, debemos tener presente que los cargos de contratados policiales -como está planteado en el artículo- no percibirían las dos compensaciones importantes que cobran los presupuestados. Por ejemplo, un Inspector Mayor presupuestado cobra, líquido, $ 18.353 y uno contratado $ 14.900, es decir, $ 4.000 menos, porque al no tener una carrera administrativa no le corresponden ciertos beneficios. Simplemente, se trata de cargos que no están integrados en un escalafón y la persona ingresa directamente a ese cargo, sin carrera administrativa. Estos contratados no cobran por permanencia en el grado ni la compensación al cargo.

La menor retribución de los contratados policiales -cargos creados por este artículo- respecto de los presupuestados hace que las equivalencias no se tomen exactamente respecto de los presupuestados.

SEÑOR CARDOSO (don José Carlos).- La próxima reivindicación será reclamar los beneficios que se paga a los presupuestados.

SEÑOR ASTOR.- No, los contratados civiles y policiales existen hace veinticinco años y nunca hubo reivindicaciones, porque en el contrato se establecen las condiciones con que ingresan.

Quiero señalar la diferencia significativa que hay en el caso del Comisario Inspector presupuestado, que cobra $ 12.000 líquidos, contra $ 9.600 que cobra uno contratado; $ 10.600 un Comisario presupuestado y $ 9.062 el contratado. Por lo tanto, no se pueden comparar.

SEÑOR GONZÁLEZ ÁLVAREZ.- Comprendo la explicación del Ministerio a este respecto, pero pregunto si no sería más coherente y lógico denominar de otra manera el cargo, y no que haya un Inspector Mayor que gane un sueldo y otro con otro. Creo que sería mejor buscar otra redacción para el artículo, poner otro título al cargo, y no tener que dar esta explicación a otra persona que después, leyendo el Presupuesto, se pregunte por qué hay un cargo de la misma jerarquía que en un caso gana $ 14.000 y en otro, $ 18.000. De esta manera, se están creando Inspectores Mayores de primera y otros de segunda.

Quizás el Ministerio nos pueda hacer llegar un artículo sustitutivo denominando los cargos de distinta manera, y no como está ahora, que no significa nada, porque el contratado ni siquiera está en el escalafón por lo que no tendría posibilidades de ascender. El contratado tendría un título que no le corresponde, porque ni siquiera tiene la carrera funcional del presupuestado, ya que por este artículo habrá un Inspector Mayor que será un asistente social, un psicólogo o un maestro.

Es una sugerencia que hago al Ministerio, ya que me parece de buena administración denominar de distinta manera los cargos.

SEÑOR PÉREZ GONZÁLEZ.- Quizás esta denominación tenga que ver con la disciplina a la que están sometidos estos funcionarios.

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- En primer lugar, quiero aclarar -como se habrá percibido- que en casi todos los casos estos cargos son contratos policiales, y hay alguno civil. Quizás en este caso hayamos pagado tributo a la inercia institucional, en la que los cargos se corresponden con los grados de la carrera policial. Me gustaría que todos los cargos, salvo estrictamente el escalafón del Instituto

Policial, no tuvieran esta denominación, pero eso forma parte de una reforma más amplia que seguramente resolveremos con el proyecto de nueva ley orgánica policial.

En segundo término, como se sabe, quizás lo que haya quedado de los US$ 25:000.000 que insumió el programa de seguridad ciudadana sea la recuperación del ex Hospital Musto, que es el asiento de este Centro Nacional de Rehabilitación, llamado a rehabilitar los preegresos del sistema penitenciario. Ahí se fue acumulando una experiencia de equipos multidisciplinarios que han hecho un trabajo, lamentablemente con poco número de reclusos, lujo que no nos podemos dar en un sistema tan superpoblado como el que tenemos. Pero no podemos dejar de ver en conjunto que estamos manteniendo no solo una institución del sistema penitenciario, sino un acumulado de experiencia rehabilitatoria, el mejor que tenemos en el país. Esto viene de la Administración anterior; mantenerlo es nuestro objetivo.

Se habla de buscar la mejor manera de evitar problemas. Escuché a algunos jerarcas policiales que vinieron a plantearnos, precisamente, cómo de un día para el otro un educador social pasaría a ser Inspector Mayor; evidentemente, eso rechinaba. Yo manejaba un argumento de laboralista; les decía: "Eso va a empujar hacia arriba todo el sistema. Si el personal penitenciario del Centro Nacional de Rehabilitación es cualificado, tiene títulos universitarios, etcétera, eso operará como disparador de la mejora de la remuneración y de la integración del futuro personal penitenciario".

Vamos a trabajar en la dirección que sugiere el señor Diputado González Álvarez. Si no hay ningún impedimento en el ordenamiento vigente, como estamos trabajando sobre un proyecto de ley, en este caso haremos esa modificación para evitar problemas que se nos creaban pero no se nos había ocurrido una solución diferente, pagando tributo a la inercia administrativa del Ministerio del Interior.

SEÑOR ASTOR.- Simplemente, me faltó decir que estos funcionarios tienen el paréntesis "PE", de personal especializado; por lo tanto, están fuera del escalafón ejecutivo.

En el Ministerio ya se consideró la posibilidad de dejar la denominación de grados solo para el subescalafón ejecutivo e integrar el resto de los subescalafones a denominaciones de cargo de la Administración civil. Eso supone una reforma amplia de la Ley Orgánica Policial, que no está en discusión en esta instancia. Ahora estamos abocados al análisis del presupuesto; seguramente, en el correr del Período de Gobierno se presentará algún proyecto en ese sentido.

SEÑOR PRESIDENTE.- Pasamos a considerar el artículo 94.

SEÑOR ASTOR.- Este artículo establece la derogación del artículo 120 de la Ley Nº 17.196, que preveía la facultad del Ministerio del Interior de transformar los cargos de policías que obtuvieren o tuvieren un título universitario y que no integraran el subescalafón técnico profesional, al grado de ingreso al subescalafón técnico profesional, que corresponde a Oficial Subayudante. Tenemos un conjunto importante de profesionales universitarios, la mayor parte de los cuales tiene cargos del subescalafón ejecutivo, aunque algunos integran el subescalafón administrativo y el especializado. Esta circunstancia no fue preestablecida; muchos de ellos desarrollaban sus estudios mientras cumplían funciones y ya han terminado su carrera universitaria. Por este artículo se preveía la posibilidad de integrarlos al subescalafón técnico profesional. Pero, en realidad, el artículo 120 no tenía la intención de responder a necesidades de servicio, sino de contemplar la situación personal de policías que habían obtenido un título universitario, a los que el Ministerio podía dar un cargo en el escalafón técnico profesional y, por ende, ascenderlos, en virtud del mayor grado que tiene el grado de ingreso a ese subescalafón.

Dado el número de funcionarios que abarca este artículo, su aplicación determinaría una pérdida importante de cargos del subescalafón principal, el que tiene que ver con las actividades sustanciales del Ministerio, que es el subescalafón ejecutivo. Entonces, teniendo en cuenta que el artículo no respondía a las necesidades de las estructuras escalafonarias y que tendría un costo presupuestal importante -hay muchos casos de Agentes de Segunda que pasarían al grado de Oficial Subayudante-, se decidió solicitar su derogación.

SEÑOR PRESIDENTE.- Pasamos a considerar el artículo 95.

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- Esto también ya fue explicado. Esta es la disposición que permitirá el pasaje gradual de todos los establecimientos penitenciarios a una misma Dirección Nacional de Cárceles.

Aclaro que cada vez que se menciona esta Dirección habría que poner la denominación actual, que es Dirección Nacional de Cárceles, Penitenciarías y Centros de Recuperación.

SEÑOR GARCÍA PINTOS.- Compartimos lo que se establece en el primer inciso del artículo 95, pero no lo que se determina en el segundo, en virtud de que se podrían lesionar derechos adquiridos por los policías en sus respectivas unidades ejecutoras; habrá que ver qué ocurre caso a caso.

Además, se perderían efectivos ejecutivos en las distintas Jefaturas departamentales; esto será así, salvo que se diga algo en contrario. Como es lógico, esto agravaría la situación de aquellas Jefaturas que aún no han podido recuperar las vacantes que les fueran redistribuidas en su momento a las Jefaturas de Canelones, Colonia, Maldonado y Montevideo. Por lo tanto, creemos conveniente que se proceda a la transferencia una vez que la Dirección Nacional haya creado los cargos necesarios para la conducción de esos establecimientos.

Esta es la opinión que tenemos acerca de este artículo.

SEÑOR CASARETTO.- A nosotros también nos preocupa la disminución de recursos logísticos y de personal que determina el segundo inciso de este artículo. Además, con respecto al primer inciso, nos preocupa una acción tendiente a la centralización porque, aun considerando solo los casos de Libertad y COMCAR, no advertimos que la Dirección Nacional de Cárceles, Penitenciarías y Centros de Recuperación sea el mejor ejemplo a seguir en materia administrativa por las cárceles del Uruguay.

Por ello, en primer lugar queríamos saber si verdaderamente hay una afectación de recursos de personal y logísticos para las Jefaturas y, en segundo término, cuál es el fundamento de fondo para una centralización de actividades en la Dirección Nacional de Cárceles, que en muchos casos tiene realidades muy distintas a las de las Jefaturas del interior; para nosotros, esto generaría determinados perjuicios.

SEÑOR TROBO.- ¿Cómo se va a tratar el tema del personal? Pregunto esto en función de algunos comentarios que han sido hechos. Quisiera saber si el pasaje del personal que está en una cárcel es en forma compulsiva a la Dirección Nacional de Cárceles, Penitenciarías y Centros de Recuperación a pesar de que esté en la planilla o en el escalafón de la Jefatura de Policía departamental; eso va a ocurrir seguramente en todos los departamentos del interior, donde no hay personal de cárceles sino personal de la Jefatura de Policía afectado a la atención de cárceles. Para muchos individuos esto va a significar un dilema fuerte. Se trata de un policía que ingresó a la carrera policial para cumplir una tarea esencialmente policial y, por diversas razones, ha tenido que derivar en ser un funcionario que está a cargo de un celdario o de la administración de una cárcel.

¿Por qué digo esto? Comparto que el sistema carcelario tiene que estar fuera de la órbita del Ministerio del Interior y creo que es muy buena la medida de tender a que todo lo que tiene que ver con la reclusión esté organizado en determinada área, porque el paso siguiente es crear una institución que se encargue de la custodia de los presos. En ese tránsito le podemos causar un grave mal al Ministerio del Interior en su función principal, que debe perdurar, que es la prevención, la eventual represión del delito y el cuidado de la seguridad pública.

Me interesa saber cuál va a ser el criterio que va a aplicar el Ministerio con relación al personal.

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- Respecto del primer inciso, quiero recalcar que cuando estamos hablando de que en forma gradual todas las cárceles pasen a la órbita de la Dirección Nacional de Cárceles, etcétera, todavía estamos dentro del Ministerio del Interior; no estamos saliendo de esta Cartera. La Dirección Nacional de Cárceles, Penitenciarías y Centros de Reclusión está utilizando personal policial en los establecimientos que dirige y administra. Buena parte de este personal es subalterno ejecutivo.

Por consiguiente, nos parece razonable que en esta fase que vamos a iniciar busquemos que haya un sistema nacional penitenciario y no un caos como el actual, donde hay tantos subsistemas penitenciarios como Jefaturas de Policía, más las que administra la Dirección Nacional de Cárceles, Penitenciarías y Centros de Reclusión. Este es un paso racionalizador que trata de darle, efectivamente, una dirección nacional.

En cuanto al segundo inciso, se dice que, por ejemplo, la Jefatura de Policía de Tacuarembó perdería la dirección de sus dos cárceles: la de Tacuarembó y la de Paso de los Toros. Va a perder el personal que ahora está a su cargo, porque va a pasar a otra unidad ejecutora, que es la Dirección Nacional de Cárceles del Ministerio del Interior. Es decir que acá estamos en el mismo Ministerio. Lo ideal sería que nosotros tuviéramos personal penitenciario preparado para el tratamiento penitenciario que subrogara a este personal que en realidad es policial, preparado para las funciones preventivo represivas. Pero tiempo al tiempo. Mientras tanto, si queremos avanzar hacia un sistema único, hacia un sistema nacional, durante el quinquenio no estamos en condiciones de subrogar o sustituir en función de la voluntad de cada uno de los que está trabajando en las cárceles.

Si mal no recuerdo, el proyecto del ex Diputado Díaz Maynard relativo a la creación de un Instituto Nacional de Rehabilitación, fuera de la órbita del Ministerio, creaba una situación de voluntariedad. No se llevaba al instituto nacional el personal que estaba en el Ministerio del Interior, sino que había un acto de voluntad. Al mismo tiempo, este personal no iba a perder los derechos que ya tenía en el sistema policial; al contrario, los mantenía y los mejoraba en función de su nueva cualificación, ya no de personal policial afectado a las cárceles, sino de personal penitenciario del futuro Instituto Nacional de Rehabilitación.

No hay soluciones mágicas ni perfectas. Mientras estamos haciendo el proceso gradual, esta nos parece la más razonable.

Los artículos 96 y 97 ya están explicados. El personal de servicio se mantiene para esta Dirección Nacional de Sanidad por razones explicables.

En el artículo 98 hicimos un ajuste de redacción al que se referirá el contador Astor.

SEÑOR ASTOR.- Este es un requerimiento de nuestro Departamento Jurídico y está asociado al artículo 97, que determina la integración de los abogados regionales al escalafón de abogados del Ministerio del Interior. Estos son cargos específicos. El integrar el escalafón motiva la necesidad de la modificación del artículo 182 de la Ley Nº 14.189.

La modificación que planteamos en el documento que va a quedar en poder de la Comisión figura en la parte final del artículo y tiene que ver con la obligación de radicación en las ciudades, según indicará el Ministerio, respecto a la región que comprende Montevideo y Canelones. Exceptuamos la obligación de radicación en las ciudades en referencia a la región que comprenden los departamentos de Montevideo y Canelones. La inmensa mayoría de los integrantes del escalafón de abogados está radicada en Montevideo, por lo que no consideramos conveniente establecer una obligación de radicación cuando perfectamente puede destinarse un abogado que esté residiendo aquí.

SEÑOR MINISTRO DE INTERIOR.- La residencia de estos abogados regionales en los departamentos que determine el Ministerio del Interior es con excepción de la región que integran Montevideo y Canelones, que no hay por qué modificar.

A través del artículo 99 se trata de ampliar el abanico de exoneración de tasa para las cédulas de identidad, lo que permitiría a los sectores más necesitados acceder a este documento nacional de identificación.

SEÑOR TROBO.- Personal policial nos ha planteado la posibilidad de incluir dentro de este beneficio a los policías o familiares de policías, en actividad o en situación de retiro, en virtud de la reconocida situación que muchos de ellos tienen, sobre todo en los grados más bajos del escalafón policial. Esta es una sugerencia. Nosotros vamos a presentar un aditivo en este sentido, pero nos gustaría que el señor Ministro tuviera en cuenta este tema y lo conversara con su bancada, porque seguramente para que sea aprobado va a depender, por lo menos, de uno o dos votos de la bancada mayoritaria.

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- Creo que no va a haber problema con el aditivo que propondrá el señor Diputado Trobo, pero entiendo que está comprendida la situación de los policías que están en grave situación familiar, o sea que por una u otra vía van a poder acceder a la exoneración de esta tasa. Puede establecerse a texto expreso, tal como sucede con los funcionarios públicos afectados a una empresa pública que tienen un beneficio propio de la función. Esto sería similar a los beneficios que tienen los trabajadores de UTE en las tarifas eléctricas. De todas maneras es un detalle que la Comisión va a resolver cuando ingrese en la discusión particular.

SEÑOR TROBO.- De acuerdo con las previsiones de ingreso que puede tener el Ministerio esta disposición debe tener algún costo. Quisiera saber si está prevista alguna sustitución o alguna vía de ingreso de los recursos que no ingresarían por esta vía.

SEÑOR ASTOR.- Tanto lo que establece este artículo como lo que determina la expedición de documentos sin cargo por el Plan de Emergencia fue cuantificado por la Dirección Nacional de Identificación Civil con relación al período comprendido entre 2005 y 2007. De acuerdo con esa cifra encontramos: 8.000 documentos en 2005, 30.000 en 2006 y 22.000 en 2007. El costo y, en consecuencia, la tasa que se cobra, es de $ 65 por la cédula de identidad. Por lo tanto los valores son de $ 520.000 en 2005 y $ 1:950.000 en 2006 y $ 1:430.000 en 2007. En realidad, este monto se cubre y además hay un plus porque la Dirección Nacional de Identificación Civil hoy no puede utilizar todo lo que recauda por los créditos que no están ajustados a su volumen de recaudación. A la Dirección Nacional de Identificación Civil se le da un monto mayor que este a partir de 2006. O sea que se le da esto y además un plus para financiar sus gastos de funcionamiento.

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- Con respecto al artículo 100, vamos a dar lectura a la propuesta de modificación que, como decía hace un rato, recoge iniciativas como la que nos hizo llegar el señor Diputado García Pintos. El texto sería el siguiente: "Asígnase un crédito presupuestal anual de $ 29:000.000 (pesos uruguayos veintinueve millones) a los efectos de abonar una compensación fija especial mensual a los integrantes del subescalafón ejecutivo en la categoría de personal subalterno del Escalafón L, que estén prestando servicios efectivos permanentes en establecimientos carcelarios, o en tareas directas de prevención y represión de delitos.- El Ministerio del Interior determinará mediante resolución fundada, las unidades organizativas cuyo personal estará comprendido en el beneficio creado por el inciso anterior.- Dicha compensación estará sujeta a Montepío".

SEÑOR GARCÍA PINTOS.- Como ya dije, no compartíamos la redacción original de la disposición. Desde el punto de vista económico, en las retribuciones va a haber muchas más porciones, pero de la misma torta, pero esa es la terca realidad.

La redacción que dimos al artículo sustitutivo y que hicimos llegar al señor Ministro va exactamente en la línea del texto que se acaba de leer. Nos pareció que con la redacción original, en forma involuntaria se provocaba una suerte de discriminación o de divisionismo con otras unidades, por mencionar algunas que son comunes a las diecinueve Jefaturas del país con la Dirección Nacional de Investigaciones, con el Cuerpo de Radiopatrulla -me refiero a Montevideo y Canelones-, la Guardia Metropolitana, la Guardia de Coraceros en Montevideo, unidades de la Jefatura de Policía de Montevideo y también con Direcciones Nacionales como la Caminera entre otras. Por lo tanto, me parece muy bueno que con nuestra colaboración más la factura propia del señor Ministro se haya llegado a una modificación, y aunque el resultado económico per cápita no sea el mismo, es lo que hay.

De cualquier manera, propondríamos la siguiente redacción: "Asígnase un crédito presupuestal anual de $ 29:000.000 (pesos uruguayos veintinueve millones) a los efectos de abonar una compensación fija especial mensual a los integrantes del subescalafón ejecutivo en la categoría de personal subalterno del Escalafón L, que estén prestando servicios efectivos en todas las dependencias que participen directamente en el cumplimiento de las tareas ejecutivas de prevención y represión directa del delito, incluyendo los establecimientos carcelarios.- Dicha compensación estará sujeta a Montepío".

Nos damos cuenta de que en la redacción que propone el Ministerio se faculta al Ministerio del Interior a determinar cuáles son las unidades que están incluidas. Entiendo que esta redacción involucra mejor el concepto que tenemos tanto el Ministerio como quienes firmamos este artículo sustitutivo.

SEÑOR TROBO.- ¿La partida de $ 29:000.000 tiene incluido el recurso para el pago del Montepío? Si es así ese monto son recursos para el Rubro 0 dentro del cual está lo que hay que sacar para pagar el Montepío.

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- Así es.

Con respecto a la propuesta del señor García Pintos -que fue fuente de inspiración para la nueva fórmula que traemos-, debo decir que siempre va a ser el Ministerio del Interior el que determine las unidades organizativas. Lo haremos con la mayor objetividad, tratando de no desvirtuar el sentido de la compensación especial que pagará Montepío, que es la de atender las situaciones del personal en las peores condiciones de trabajo y con los menores sueldos. En definitiva, son dos fórmulas muy parecidas y los legisladores resolverán.

El artículo 101 ya está explicado. Establece la creación con carácter de particular confianza del cargo de Fiscal Letrado. Obviamente, para que no repercuta desde el punto de vista de los créditos presupuestales, en el inciso final se establece: "Suprímese un cargo de Inspector Principal (PT) (Abogado) del subescalafón técnico profesional del Escalafón L, del Programa 01, Unidad Ejecutora 001 del Inciso 04 'Ministerio del Interior'".

Se trata simplemente de recoger un insistente asesoramiento de nuestra Junta Asesora de servicios policiales y de otros jerarcas, funcionarios y organizaciones que nos aconsejaban que se designe como cargo de particular confianza al Fiscal Letrado de la Policía. Queremos darle mucha jerarquía por la función de articulador de una especie de Comisión de Asuntos Internos que está en proceso de desarrollo.

SEÑOR GARCÍA PINTOS.- Si no recuerdo mal, la Fiscalía Letrada de Policía fue creada en el Presupuesto del año 1990. En aquel momento nos pareció que era conveniente la creación de este cargo; así nos lo hicieron saber nuestros asesores en la materia. Así como en su momento nos pareció que este control debía existir, también debía existir la Defensoría Policial en lo Penal, a efectos de que el funcionario policial pudiera evitar ser procesado, muchas veces en el filo de un tecnicismo, por falta de conocimiento desde el punto de vista jurídico. Se creó la Defensoría Policial en lo Penal, que si bien tal vez no ha funcionado como todo el mundo hubiera querido, por lo menos significó un avance en la materia. Digo esto, simplemente, como complemento; una de cal y otra de arena.

Con respecto al artículo 101, quiero manifestar que no lo compartimos por aquello de que el cargo puede ser desempeñado por un particular que tendría la exigencia de ser abogado con un mínimo de diez años en el desempeño de la profesión. Esto lo decimos porque en la plantilla del Ministerio del Interior existe la cantidad suficiente de profesionales capacitados y con el conocimiento adecuado sobre la problemática policial como para ser seleccionados para ese cargo. Ese es el argumento por el cual no compartimos el artículo 101.

SEÑOR POSADA.- Parto de la base de que si se trata de un cargo de particular confianza, en definitiva, será una designación del propio señor Ministro. Me parece que la redacción no termina siendo muy feliz, cuando establece con relación a ese cargo: "[...] pudiendo ser ocupado por funcionarios dependientes del Ministerio del Interior o por particulares [...]". Designar a una persona ajena al Ministerio está en la base de la creación de cualquier cargo de particular confianza. Me parece que la expresión "o por particulares" está de más. La jerarquía, en este caso el señor Ministro del Interior, tiene la facultad de designar a una persona para ese cargo; puede tratarse de un funcionario dependiente del Ministerio del Interior o no. Esa es una facultad que tiene expresamente el señor Ministro del Interior, en este caso.

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- Comparto lo expresado por el señor Diputado Posada. Advierto que es innecesario establecerlo; se designa a un funcionario de carrera o a una persona de afuera. Si decimos que es un cargo de confianza, en este caso de Fiscal Letrado, no tendríamos por qué hacer esa aclaración; por lo tanto, podemos suprimir esa parte, sin alterar el sentido de la norma.

Voy a contestar y a ser cumplido con el señor Diputado García Pintos. Creo que esto surgió durante la gestión del ex Ministro del Interior doctor Ramírez, en la segunda Administración posdictadura; si no recuerdo mal,

fue una iniciativa de él. Es muy importante la defensa del policía, por lo que hay una Defensoría Policial en lo Penal. Con los funcionarios de carrera ocurre una situación inversa: se ponen la camiseta. Me parece muy bien que se pongan la camiseta para defender al policía, pero cuando hay que actuar para ver si los policías y sus jerarcas cumplen bien o no la función, si hay actos irregulares o no, a veces conviene oxigenar con gente de afuera. Por eso, la intencionalidad de dar el carácter de particular confianza al cargo de Fiscal Letrado que se crea. Esto se evaluará en su momento. Si viene un Ministro nuevo y entiende que está trabajando bien, lo mantendrá, pero se debe dejar cierta libertad, porque en estas tareas suele existir una suerte de inercia en el desempeño de la función que resulta inconveniente para superar las irregularidades o combatirlas.

SEÑOR GARCÍA PINTOS.- El señor Ministro ya nos está anunciando que esa persona vendrá de afuera.

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- O no.

SEÑOR GARCÍA PINTOS.- No es eso lo que critico.

Es cierto lo que dice el señor Ministro con respecto a que la Defensoría Policial en lo Penal se creó por un artículo de la Ley de Presupuesto de 1990, que propuse personalmente. Nos pareció muy correcto que si la Fiscalía Letrada de Policía ejercía un control para ver cómo está funcionando la cosa desde adentro -lo que en Estados Unidos se llama Asuntos Internos, que a veces lo vemos en las seriales de televisión-, también estuviera la Defensoría Policial en lo Penal.

Discrepo con lo expresado por el señor Ministro con respecto a que es bueno que se oxigene desde afuera. Creo que los profesionales que están en condiciones de asumir esta Fiscalía Letrada de Policía -como lo han hecho en los últimos años, desde su creación- tienen la suficiente versación y ética como para desempeñar su cargo, de acuerdo con lo que el cargo es, con abstracción de que todos forman parte de la misma plantilla del Ministerio del Interior. Es decir que actúan objetivamente y determinan que lo que está bien para la ley y los reglamentos, está bien, y que lo que está mal para la ley y los reglamentos, está mal. Por lo tanto, son ecuánimes. Desde la creación de esta Fiscalía, no he tenido conocimiento de que hayan actuado de otra manera.

En consecuencia, el hecho de no compartir este artículo 101 apunta en la dirección de que tenemos que tener confianza en aquellos hombres de la plantilla del Ministerio del Interior que han ocupado, ocupan o están en condiciones de seguir ocupando este cargo que, sin duda, es tan importante.

SEÑOR TROBO.- Quiero dejar una constancia.

Me parece que si el señor Ministro hubiera evitado esa última referencia a la eventual oxigenación desde fuera del instituto policial se habría ahorrado, no digo un agravio, porque no creo que lo haya dicho en ese sentido; pero no es esa la cuestión: una persona, policía o no, si es un buen ciudadano, está en condiciones de cumplir esta tarea como corresponde. No creo que el argumento para que esta función pueda ser cumplida en mejor forma, eventualmente, radique en que un individuo esté o no vinculado al instituto policial.

No creo que sea necesario un cargo de particular confianza. Si el Ministro me dijera "Yo necesito una persona de mi confianza en esa tarea por tal razón", quizá lo consideraría, porque es un Ministro que está pidiendo la creación de un cargo para determinada tarea. Pero el funcionario para desempeñar el cargo del que se está hablando aquí -cargo que hasta este momento ha sido cubierto por funcionarios policiales- bien podría ser seleccionado dentro del personal con cierta capacitación, que está en la plantilla del Ministerio del Interior y seguramente pueda actuar con la misma eficacia y el mismo celo que un abogado con diez años de ejercicio de la profesión que no conozca para nada el instituto policial.

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- Tenemos un punto de discrepancia. Queremos que los titulares del Ministerio del Interior puedan tener la libertad, en este caso muy particular de los fiscales de la propia policía, de designar abogados con determinada antigüedad, tanto de dentro como de fuera de la Policía. Ese es el sentido que tiene. Por consiguiente, rápidamente acepté la propuesta de modificación hecha por el señor Diputado Posada. Por la experiencia que tengo y por el consejo de gente mucho más experiente que integra la Junta Asesora de Servicios Policiales -que es una Comisión que está

trabajando honorariamente, con perfiles de profesionales de carrera, algunos retirados, de las más variadas sensibilidades dentro de la profesión policial— estamos haciendo esta propuesta: dar un poco más de libertad en la designación de un cargo que es tan importante para la interna policial. El artículo 102 refiere a la situación de los Comisarios, Grado 10, quienes, como ustedes saben, estaban fuera de la circunscripción nacional. El sentido que queríamos dar a la norma era que en materia de destino fueran considerados en circunscripción nacional. Por eso traemos una fórmula que recoge mejor el sentido de la norma. Como venía redactada la propuesta, el artículo 102 -que es una modificación del artículo 146 de la Ley Nº 16.170- también implicaba los ascensos, y con ello generábamos problemas de carrera y no era ese nuestro propósito. Entonces, la redacción definitiva en cuanto a la modificación será: "Establécese una única circunscripción nacional para el ascenso a los Grados 11 al 14 del Subescalafón Ejecutivo, así como una única circunscripción nacional para la determinación del destino de los titulares de los Grados 10 al 14[...]". Quiere decir que para el destino agregamos el Grado 10, los Comisarios. En la determinación del destino de los titulares de los Grados 10 se exceptúa a "aquellos pertenecientes a las unidades especializadas de la Policía Nacional". En este último párrafo se recoge una observación muy atinada que nos hizo llegar por escrito el señor Diputado García Pintos, si mal no recuerdo. Él especificaba cuáles eran estas Direcciones especializadas; señalaba Policía Técnica, Dirección Nacional de Bomberos, etcétera. Esta fórmula aclara lo referente a los Comisarios Grado 10 con posibilidades de destinarlos a nivel nacional.

En mis visitas a las Jefaturas del interior he constatado la existencia de muy buenos funcionarios, como los hay aquí también. El hecho de dar un carácter nacional a los Comisarios nos permitirá tener mayor flexibilidad de movimientos para mejorar el servicio policial a nivel de Oficiales Jefes de las Comisarías, que son el pivote fundamental de la unidad básica policial, es decir, nuestras Seccionales Policiales.

SEÑOR GARCÍA PINTOS.- También sabemos que en las unidades ejecutoras del interior del país existen muy buenos Grados 10, muy calificados y profesionales, que sin duda están al alcance del concepto que ha manejado el Ministerio. Creo que eso es correcto.

Nos parece que con la redacción original las unidades especializadas corrían el grave riesgo de ser conducidas por Oficiales Jefes sin la formación profesional adecuada para el manejo de situaciones específicas, en una labor tan delicada. Esto podía derivar en un riesgo hasta para la propia seguridad interior. Pongo el caso de la Policía Caminera. Se trata de gente que, sin perjuicio de su formación en la Escuela Nacional de Policía, va adquiriendo cierta profesionalidad en el desempeño de la función que es difícil lograrla en una Comisaría al norte o al sur del río Negro. ¡Qué podemos decir de la Dirección Nacional de Bomberos! Sin duda, es un tema muy técnico. Lo mismo sucede con la Guardia Metropolitana y la Guardia de Coraceros, ambas dependientes de la Jefatura de Policía de Montevideo, y con todas las otras Direcciones Nacionales y reparticiones que desempeñan eso que llamamos tareas altamente especializadas.

Habiendo recogido el espíritu y aproximadamente la letra de las mejoras que busca el Ministerio y defendiendo la tarea altamente especializada de algunas reparticiones, estamos en condiciones de apoyar este artículo 102.

SEÑOR TROBO.- Quiero hacer alguna mención a la aplicación del artículo 102.

Compartimos la nacionalización de la carrera policial, que es un anhelo que plantea desde hace mucho tiempo el personal del Cuerpo de Oficiales de la Policía. Pero ocurre que -seguramente esto lo sabrá el señor Ministro y queremos tener una opinión suya en la Comisión- esta tampoco es una cuestión de muy fácil aplicación. El hecho de que el personal -como consecuencia de un ascenso- para cubrir una vacante deba trasladarse a un departamento lejano al lugar donde está radicado puede significar cierta dificultad para ese funcionario si el Ministerio del Interior no está en condiciones de darle las facilidades necesarias para que eso sea posible. Voy a citar un ejemplo: un Comisario de Montevideo que asciende a Comisario Inspector y que tiene que cumplir funciones en el departamento de Cerro Largo. En ese lugar debe alquilar una vivienda; su familia vive en Montevideo y aquí invirtió, hizo un esfuerzo, vive con sus padres o alquila y no puede trasladar a sus hijos. Eso puede significar un perjuicio para él y también para la Policía, en la medida en que el individuo no va a estar en condiciones adecuadas para cumplir con equilibrio su tarea. Por tanto, la aplicación de una norma con estas características acarrea beneficios en lo funcional para el personal, pero

también una serie de necesidades de inversión o de recursos para el Ministerio, que esperemos que estén disponibles cuando llegue el momento.

Queremos conocer de parte del señor Ministro la voluntad de aplicación de esta norma y la forma en que puede llevarse a la práctica sin que signifique perjuicios.

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- Fundamentalmente, con esta norma atendemos necesidades de servicio. También sabemos que a este Grado 10 le damos mayores posibilidades de desarrollo desde el punto de vista personal. La propuesta va dirigida a tener mejores posibilidades de superación del servicio policial.

En cuanto a lo relativo a la vivienda, eso es todo un tema. Naturalmente, en los casos en que haya traslados -como ocurre en la Administración pública y también en empresas privadas de rango nacional-, deberemos atender el problema locativo. Muchas Comisarías tienen casas para el Comisario y hay otras que no las tienen; trataremos de que todas las Comisarías las tengan. He visitado bastantes Comisarías. Siempre digo que me gusta tener la mañana para la capital y que después en la tarde quiero visitar el interior del departamento. Me he encontrado con la grata sorpresa de que buena parte de las Comisarías que he visitado tienen una casa para el señor Comisario.

SEÑOR PRESIDENTE.- Como la delegación de la Universidad de la República ya ha llegado hace unos minutos, ruego dar un rápido tratamiento a los cuatro artículos restantes.

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- El artículo 103 ya lo expliqué. Simplemente, se trata de ampliar la posibilidad en la designación del cargo del Director Nacional de Sanidad Policial. Se mantiene la condición de que sea oficial superior, pero ya no exclusivamente ejecutivo, procurando que tenga la debida versación en materia de Dirección y Administración de servicios de salud. Esa es la nueva redacción que acercaremos a la Mesa.

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- El artículo 104 no tiene modificación en nuestra propuesta.

SEÑOR GARCÍA PINTOS.- Deseo manifestar mi concordancia con respecto al artículo 104, en razón de que establece una garantía administrativa para los policías.

En cuanto al artículo 103, no estamos de acuerdo; podía haber sido abordado en la reforma de la Ley Orgánica Policial, o en la oportunidad, como el Ministerio lo ha creído conveniente.

Seguimos pensando que el oficial superior que esté a cargo de la Dirección Nacional -que mucha gente confunde con el hospital Policial; allí sí tiene un cargo técnico, médico— debe tener sub-escalafón ejecutivo. En un instituto armado, sujeto a disciplina, a subordinación y a escalas jerárquicas fuertes, nosotros creemos que la Dirección Nacional -como se trata de administración— debe ser ejercida por un oficial superior del sub—escalafón ejecutivo.

Es la reflexión que deseaba realizar.

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- La propuesta que formulamos no impide que un oficial superior ejecutivo pueda hacerlo. Pero cuando fuimos a hacer la designación nos encontramos con que solo podíamos elegir un oficial superior ejecutivo y no de otros sub-escalafones del Ministerio del Interior

Aquí también se flexibiliza para dar posibilidades más amplias al Ministerio y se exige la versación en materia de dirección y administración en salud, que es lo que se necesita para ser un buen Director Nacional. Eso no quiere decir que un ejecutivo no lo pueda ser; el que tenemos es un muy buen Director Nacional de Sanidad y es de carrera policial.

En cuanto al artículo 105, la modificación que traemos es para que no solo la Dirección Nacional de Cárceles pueda manejar sus proventos como fondos de terceros, sino para extenderlos también a las Jefaturas de Policía departamentales que tienen establecimientos carcelarios como la Dirección Nacional. Se trata

simplemente de extender esta posibilidad que nos permitirá mejorar las propuestas de trabajo y las condiciones de vida de los reclusos, en la medida en que las Direcciones o unidades ejecutoras correspondientes puedan administrar esto como fondos de terceros.

SEÑOR ASTI.- ¿En este caso serían administrados por la Dirección Nacional?

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- En la situación actual, sí. Cuando pasen todos a la órbita de la Dirección Nacional, se acabó el problema en esta materia.

SEÑOR PRESIDENTE.- El señor Ministro nos hará llegar las modificaciones de los distintos artículos...

SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR.- Haré llegar las modificaciones, así como nuevos artículos a incluir que, si mal no recuerdo, son dos.

Uno de ellos tiene relación con el servicio 222, que establece que pueda administrarse el 80% para pagar al policía como fondos de terceros, a efectos de evitar los inconvenientes que mencioné y que luego explicó el contador Astor, y la creación, como función contratada, de un cargo de Inspector Mayor PA, administrativo, para la Directora o Director del Patronato. Esta es una manera de jerarquizar el cargo y no tiene crédito presupuestal adicional porque, para crearlo, suprimimos de la Secretaría del Ministerio del Interior un cargo de Comisario, personal administrativo, es decir, un PA, y dos cargos de agente de 2º, PE. Con esa supresión creamos, sin aumentar el crédito presupuestal, esta función contratada para el Patronato. Como el Patronato está dentro de la Dirección Nacional de Cárceles aparece bajo el rótulo Dirección Nacional de Cárceles.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos al señor Ministro y a sus asesores la información que nos han brindado y en las próximas horas distribuiremos los documentos que nos dejan.

(Se retira de Sala la delegación del Ministerio del Interior)

(Ingresa a Sala la delegación de la Universidad de la República)

——La Comisión da la bienvenida a la delegación de la Universidad de la República, integrada por las siguientes personas: Rector, doctor ingeniero Rafael Guarga; Pro Rector de Extensión, ingeniero agrónomo Carlos Rucks; Consejero, ingeniero civil Raúl Boado; Directora del Hospital de Clínicas, doctora Graciela Ubach; representante de los funcionarios no docentes del Hospital de Clínicas, señor Diego Aloso; Decano de la Facultad de Ciencias Económicas, contador Miguel Galmes; Decano de la Facultad de Arquitectura, arquitecto Salvador Schelotto; Decano de la Facultad de Odontología, doctor Álvaro Mablia; Decano de la Facultad de Agronomía, ingeniero agrónomo Gonzalo Pereyra; Consejero Ordinario Docente, señor Jaime Sztern; funcionario señor Jorge Taborda; Pro Rector de Enseñanza, señor Pablo Pebe; Pro Rector de Gestión, señor Atilio Morquio; Directora General de Administración Financiera, contadora Gabriela Rossa; Directora General de Jurídica, doctora Mariana Gulla; Directora General de Planeamiento, contadora Alba Porrini; Asistente Académico de Bellas Artes, señor Jorge Cafera; Delegado de la Comisión Programática Presupuestal, señor Gonzalo Correa, y Delegado del Orden Estudiantil al Consejo Directivo Central, señor Adrián Márquez.

Esta Comisión está trabajando sobre la base de una exposición realizada por la visita, en este caso la Universidad de la República, y luego pasa al análisis del articulado del Mensaje que presentó en su oportunidad al Poder Ejecutivo y que tenemos en nuestro poder.

SEÑOR GUARGA.- Para nosotros es un honor asistir a una sesión de esta Comisión.

Queremos verificar que han sido entregadas las publicaciones que enviamos a la Comisión. Se trata del Plan Estratégico -que figura en el libro azul-, las Memorias 2003-2004 de la Universidad -que están en el libro verde-, un documento que tiene que ver con algún tipo de intercambio de opiniones que ha habido en estos días con respecto a la matrícula, etcétera, que se titula "Las características Socio-Económicas de la Matrícula Universitaria".

SEÑOR PRESIDENTE.- En nuestro poder tenemos el Mensaje del organismo, un CD que ya fue distribuido y el libro azul, Plan Estratégico de Desarrollo de la Universidad de la República, y el articulado con los fundamentos pequeños.

Vamos a disponer que el material que ya está en la Casa sea distribuido.

SEÑOR GUARGA.- Los documentos son los que se titulan: "Las Características Socio-económicas de la Matrícula Universitaria", "Educación, Gasto, Desarrollo Humano y Equidad", "Documento 23" de las publicaciones del Rectorado, "Las Estadísticas Básicas de la Universidad", correspondientes a 2003 y publicadas en 2004, "El Plan Estratégico de Desarrollo de la Universidad", que es el que tiene la Comisión.

Este conjunto de documentos sirve de base de lo que será una exposición extraordinariamente comprimida.

A los efectos de la exposición hemos optado por el camino de tomar el proyecto articulado que ha presentado la Universidad. Entonces, vamos a analizar artículo por artículo del proyecto presentado por la institución.

El artículo 1, en el que aparece la financiación solicitada por la Universidad, será el que ocupe mayor cantidad de tiempo en la exposición.

En dicho artículo figuran los montos que la Universidad solicita; por financiación 1.1 y por financiación 1.2 de fondos de libre disponibilidad, que incluye los recursos propios, y el artículo 542 correspondiente a la Ley Nº 17.296, que es el adicional que pagamos todos los egresados universitarios.

Esta solicitud está fundamentada, como dice el texto, en el Plan Estratégico de Desarrollo de la Universidad, que es el material con tapas azules, y se hizo contextualizando las cifras pedidas, de modo tal que aquello que alude a la actividad educativa de la Universidad se conjugase con la solicitud de ANEP para que en su conjunto se insertaran en un presupuesto educativo público total del país ubicado en el 4,5% del PBI, correspondiente al año 2009. Es el PBI que se prevé por parte del Ministerio de Economía y Finanzas y que, a su vez, fue informado afirmativamente por nuestro Instituto de Economía de la Facultad de Ciencias Económicas como el probable para el año 2009.

En primer lugar, vamos a explicar por qué hemos tomado esta meta del 4,5% del PBI para inversión educativa pública. Si tomamos el informe sobre desarrollo humano del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, que acaba de ser presentado días atrás en el Edificio Libertad, vemos que en él figuran 177 países. Como el porcentaje del PBI invertido en educación no es un dato necesario para la construcción del Índice de Desarrollo Humano, hay países que no lo presentan. Entonces, hay que descartar esos países que no presentan este dato, y de los 177 países, nos quedan 132.

La matrícula combinada es la tasa bruta de escolarización, que mide el logro educativo para los tres niveles del sistema. Normalmente, nosotros usamos esa tasa para el nivel terciario para el Índice de Desarrollo Humano. Es el indicador global del componente Educación en el Informe de Desarrollo Humano.

Si ordenamos esos 132 países respecto a su matrícula combinada, encontramos que el Uruguay se ubica en el lugar 37. Es decir que tiene una ubicación realmente muy buena.

Si ordenamos esos 132 países -esto lo puede hacer cualquier observador interesado, porque la página es interactiva y estas cifras pueden ser verificadas directamente- en relación con su inversión educativa medida en porcentaje del PBI, resulta que el Uruguay se va al lugar 117, es decir, mucho más cerca de la cola que de la cabeza de la fila.

Por debajo de Uruguay, en esa lista ordenada de 132 países, en cuanto a países de América Latina y el Caribe, solo aparecen República Dominicana y Ecuador. Hay que recordar que Haití, Honduras y Guatemala salen de esa lista por no haber informado ese dato. Así que, como ven, Uruguay en esa lista se ubica muy mal.

Ahora bien; si al lugar al cual vamos en virtud de la inversión, le restamos el lugar que tenemos con relación al logro, eso da 80 lugares de diferencia. Esta es la cifra que muestra por qué las dos grandes instituciones del

Estado vinculadas a la educación en el Uruguay han planteado una solicitud que, de ser atendida, llevaría la inversión pública educativa a la media regional. Este es, precisamente, el origen de ese 4,5%.

Estamos hablando de datos del período 2000-2002. Si el Uruguay hubiera llegado al 4,5%, tendríamos el lugar 77; es decir que 4,5% es una meta realmente modesta. No pasaríamos al lugar 37, que es el que nos correspondería por logro educativo.

Gráficamente, si ponemos de un lado inversión educativa -en esta columna está el país número 132, el último-, el Uruguay estaría por aquí, de acuerdo con la inversión que tiene. Si la inversión hubiera sido de 4,5% para el período 2000-2002, estaríamos en esa posición, y lo que aquí figura está en relación con el logro educativo. Cuando explicamos esto a algún extranjero interesado en estos temas, dijo que realmente eso era un milagro. Sí, un milagro que, como veremos, básicamente tiene su explicación en la baja masa salarial que el país emplea para su educación.

Antes de ingresar a considerar el Plan Estratégico de Desarrollo de la Universidad veamos cómo ha sido el proceso de inversión educativa en la Universidad de la República.

Comencemos por 1986, primer año en el que existe Presupuesto después de la dictadura. Parece algo sorprendente, como un fenómeno de la naturaleza, que en veinte años, a valores constantes, el Presupuesto de la Universidad no haya crecido. Como pueden apreciar, abajo, en la pantalla, se indica que el incremento de la matrícula ha sido del 30%. Podríamos examinar el incremento en las publicaciones científicas, en la oferta de posgrados, en las carreras, y veremos que, sistemáticamente, todo esto ha crecido en la Universidad. Esto se puede verificar en los materiales que en unos minutos entregaremos a los señores Diputados.

Observen cómo sería el proceso. Aquí tenemos un proceso prácticamente constante, con algunos saltos; aquí se indica el salto de 2001. Hace cinco años muchos de los señores Diputados que están hoy aquí también estaban en esta Sala cuando hicimos la presentación y recuerden que en esa ocasión se pedía el 4,5%. Obtuvimos un éxito importante en relación con el primer año, pero respecto a los años siguientes se mantuvo congelado en valores de pesos nominales. Por lo tanto, el salto que se obtuvo en aquel momento, que a valores constantes configuró el más alto presupuesto que tuvo la Universidad en el período, luego cayó por los sucesos que todos conocemos.

Esto que representamos aquí es a lo que aspira la Universidad de la República. Este es el crecimiento que llevaría a la Universidad a ocupar su cuotaparte en una inversión del 4,5% del PBI.

¿Qué es lo que la Universidad se propone hacer en relación con esta meta de inversión educativa del país? Eso está, esencialmente, en el Plan Estratégico de Desarrollo de la Universidad de la República.

Haremos una rápida visita a este documento; los señores Diputados comprenderán que es casi turística, porque es imposible concentrarse. De todas formas, los señores legisladores tienen los materiales y estamos a las órdenes para contestar las preguntas que les surgieran.

El Plan Estratégico de Desarrollo de la Universidad expone este plan -entre las páginas 11 y 35- de manera conceptual. Se trata de ocho objetivos estratégicos que iremos recorriendo uno a uno, y de cincuenta y cinco orientaciones asociadas a estos objetivos.

El aterrizaje presupuestal de este Plan Estratégico, que es una elaboración conceptual acordada por la Universidad como las líneas de orientación de su desarrollo, implica veinticinco proyectos institucionales, que figuran desde la página 37 a la 226 del material repartido.

Reitero que recorreremos cada uno de los ocho objetivos estratégicos y que en cada uno de ellos nos detendremos para exponer algunos aspectos que consideramos importantes y de interés para los señores Diputados. Intentamos que los señores legisladores se familiaricen con el contenido del Plan en esta breve exposición.

Entonces, el objetivo estratégico es responder a la demanda creciente en educación superior, profundizando el proceso de reforma universitaria y promoviendo la equidad social y geográfica.

De las dieciocho orientaciones que aparecen asociadas a este objetivo, a efectos de la exposición tomé una que alude a la descentralización geográfica. Los señores Diputados podrán observar que este énfasis en la descentralización geográfica se reitera insistentemente a lo largo de todo el PLEDUR, versión 2005.

Esta orientación dice que se trata de impulsar el incremento de la oferta educativa universitaria en el interior de la República. Toda oferta estará precedida de los estudios técnicos correspondientes que determinen la instalación de una oferta pertinente orientada a promover el desarrollo local y nacional.

Creo que el texto es claro.

¿Qué motivaciones llevan a la Universidad a hacer este énfasis tan especial -tal vez el mayor- que tiene esta versión 2005 de su Plan Estratégico?

Si nosotros calculamos la tasa bruta de escolarización correspondiente al nivel terciario, vemos que para Uruguay estará algo por encima del 30%. ¿Qué quiere decir esto? Que si tomamos la franja etaria de 20 a 24 años de edad, veremos que el porcentaje de personas matriculadas en enseñanza terciaria pos secundaria es de 30%. Si abrimos el cálculo nos encontramos con que en Montevideo la tasa bruta de escolarización es de 41%, tasa bruta que orilla, por debajo, las tasas brutas que hoy exhiben los países desarrollados que, promedialmente, andan en 60%, aunque España, por ejemplo, tiene una tasa bruta de algo más de 40%.

Si vamos al interior del país vemos que la tasa es de 16%, que está por debajo de la media de América Latina, que es de 19%.

Si se quiere, tenemos dos países en relación con la tasa bruta de escolarización a nivel terciario.

Si miramos el pasado de la Universidad -que de alguna forma también es mirar el pasado del país- y observamos las construcciones, nos daremos cuenta de cuán centralistas hemos sido, porque el 85% de ellas están en Montevideo y el 15% en el interior del país.

Actualmente, en el interior tenemos más estudiantes que egresan del Bachillerato que en Montevideo. Por lo tanto, esto tampoco es una visión voluntarista de las cosas porque, naturalmente, la Universidad no puede tomar otro alumnado que no sea egresado de secundaria. En este momento en el interior del país tenemos más jóvenes egresando de secundaria que en Montevideo.

Por lo tanto, este énfasis descentralizador que queremos dar a este Plan es de enorme importancia y de gran urgencia.

Siguiendo con el objetivo de la enseñanza, los señores Diputados podrán apreciar que hay otro subcapítulo que tiene gran jerarquía: las acciones conjuntas con ANEP. El hecho de que se puedan estar concertando acciones conjuntas de la Universidad con ANEP es una gran novedad para el país.

La orientación 16) del objetivo "Enseñanza" nos dice que la Universidad de la República actuará en forma conjunta con la ANEP en la implementación de un proyecto interinstitucional referido a la interfase ANEP-Universidad.

En particular se trabajará en la coordinación de los tramos finales de la formación media e iniciales de la formación universitaria en la evaluación de capacidades, intereses y aptitudes de los jóvenes para la formación universitaria y en las orientaciones de las transiciones educativas y en el establecimiento de ciclos de formación artísticas preuniversitarios necesarios para la educación superior.

Como se ve, se trata de un conjunto de capítulos, y verdaderamente el país en esta materia no tiene nada construido. Es decir, no existe ningún antecedente, salvo alguno entre 1990 y 1995, cuando hubo un acercamiento y un trabajo conjunto importante. De hecho, esto no depende únicamente de una decisión de la Universidad, sino que ha sido trabajado y acordado en una comisión conjunta que hace meses viene funcionando y está conformada por tres integrantes de la ANEP y tres de la Universidad de la República. Entonces, se trabajará sobre la interfase, se atenderá al muchacho que sale del bachillerato y entra en la Universidad; se atenderá toda la problemática compleja que tiene la edad y la transición de una enseñanza tutelada a una mucho más libre, como la universitaria.

Otra de las acciones conjuntas tiene que ver con la formación docente. La ANEP tiene a su cargo la formación de los docentes -profesores, maestros y profesores de la Educación Técnica-, lo que tradicionalmente ha estado divorciado -por lo menos en lo sustantivo- de las actividades de la Universidad. Ha habido algún contacto -diría muy esporádico-, pero podría haber un enorme trabajo conjunto, entre pares, sin exaltar superioridades, en lo que hace a la formación pedagógica y disciplinar de los docentes de la ANEP en referencia al conjunto de las disciplinas y un enriquecimiento de la Universidad en lo que hace al énfasis pedagógico, materia en la que la ANEP históricamente ha hecho un gran trabajo.

La tercera orientación en materia de acciones conjuntas con la ANEP tiene que ver con una oferta a escala nacional de gran alcance, capaz de incorporar a decenas de miles de muchachos a la educación tecnológica terciaria. Se trata de una formación postsecundaria con destino universitario, si el joven lo quisiera, pero con preparación para el mundo del trabajo. En este sentido, ya se ha elaborado un proyecto que al final del período podría ofrecer alrededor de doce carreras con estas características. Sin duda, se trata de una importante instancia formativa que el país necesita urgentemente, que la actividad productiva del país requiere; hay acuerdo entre la ANEP y la Universidad de la República para ofrecerla.

Terminamos el capítulo de la enseñanza -que nos llevaría mucho tiempo continuar-, y ahora paso lista del conjunto de proyectos institucionales que, como dije, es el aterrizaje presupuestal del gran objetivo que leímos sobre la enseñanza. Uno de ellos es la mejora de la enseñanza de grado y en la pantalla figuran las páginas en las que se encontrarán estos proyectos en el libro azul: atención a la demanda docente del crecimiento del alumnado; ampliación y diversificación de la función de la enseñanza a nivel nacional; articulación y flexibilidad curricular en las carreras técnicas, tecnológicas y de grado; fortalecimiento y estímulo a nuevas ofertas; formación didáctica de los docentes universitarios; y fortalecimiento de la propia comisión sectorial de enseñanza, que es la que orienta esto a la escala de la institución en su conjunto.

El otro capítulo es la investigación. El segundo de los objetivos estratégicos es impulsar la creación de investigaciones científicas, tecnológicas y artísticas, estimulando su calidad y su vinculación con la sociedad. Tomo, también discrecionalmente, algunas de las orientaciones para compartirlas con ustedes. La orientación 2.1 -el 2 corresponde al segundo objetivo estratégico- establece que se extenderá el régimen de dedicación total orientado hacia la producción de nuevo conocimiento a un mayor número de docentes. Para dicho incremento se atenderá la calidad del postulante, así como la consolidación de la investigación en temáticas de significación para el país. La dedicación total es un régimen en el cual se da una compensación salarial importante -dentro de la modestia de los salarios universitarios- para que la persona pueda dedicarse a tiempo completo. La dedicación es exclusiva e incompatible con el ejercicio profesional, por lo que es un régimen al cual acceden aquellos que verdaderamente quieren hacer de la vida académica una opción de vida.

Actualmente, en la Universidad menos del 7% de los docentes están en este régimen; en el quinquenio ni siquiera se plantea una duplicación, pero se espera aumentar significativamente el número de docentes de tiempo completo.

Además, se perfeccionarán las carreras de posgrado -maestrías y doctorados- y se crearán otras nuevas para la formación de investigadores y de especialistas que requieren la academia y el país. En ambas orientaciones enfatizo lo que tiene que ver con la investigación aplicada, dirigida fundamentalmente a la vida productiva del país. Acá figura la formación al cuarto nivel de especialistas que hoy ya requieren algunos ámbitos productivos para trabajar en departamentos o formas germinales de departamentos de investigación y desarrollo dentro de industrias locales.

Hay una cuestión de mucha importancia que en general se ignora. En ese sentido, haré una afirmación y luego la demostraré. La Universidad uruguaya hace por la investigación científica, en proporción a su presupuesto, sustancialmente más que el promedio de las universidades del mundo desarrollado. Alguien dirá: "Se pasó; es un ejercicio de la soberbia que seguramente da la condición de Rector". No es así. Obsérvese que en el país hay 1.500 científicos activos y en la Universidad 1.200. Quiere decir que el 80% de los científicos activos del país están en la Universidad de la República. Este es un hecho que habla muy mal del país, porque indica que por fuera de la Universidad, trabajando en ámbitos distintos, sobre todo productivos, hay muy pocos científicos. Esto habla de una producción atrasada, de un país exportador de materias primas, etcétera. Este fenómeno no es propio de Uruguay sino de la región. Mi afirmación se relaciona con la participación de la Universidad de la República en la financiación de la investigación científica del país. En una estimación grosera, esta participación es del 50´%; si cuenta con el 80% de los

científicos, -piensen en la masa salarial correspondiente-, claramente el valor del 50% es modesto. Es muy fácil comprobar estos valores. En las páginas de la UNESCO, en lo que hace a investigación científica, se muestra que en Estados Unidos la participación de las universidades en la financiación de la investigación científica es del 5,3%. Es decir que relativamente la Universidad de la República participa con su presupuesto en el 50% del costo de la investigación científica del país, y la parte de investigación -que es muy pesada: del orden del 14% o del 15%- va a cuenta del presupuesto de la Universidad; no es un presupuesto aparte.

Alguno se preguntará: "¿Qué pasa? ¿En Estados Unidos no investigan?". ¡Claro que investigan, e investigan mucho más! Lo que pasa es que captan fondos que vienen de afuera, de instituciones públicas -como el Instituto Nacional de Salud o la Fundación Nacional de Ciencias- y de la actividad privada, que financia el 70% de la investigación. Lo que quiero destacar, sin ningún tipo de soberbia, es un hecho: el 50% de la investigación que el país hace -y tiene que hacer mucha más- está sostenido por los fondos presupuestales de la Universidad de la República.

En cuanto a los proyectos institucionales de investigación, podemos hablar del desarrollo de aplicaciones de la investigación universitaria -que figura en la página 92- y de la investigación universitaria en vinculación con otros actores sociales -que aparece en la página 99-; esto es muy importante porque alude a los vínculos con el sector productivo.

El tercer objetivo estratégico refiere a la tercera gran función de la Universidad: la extensión. No se trata de la formación de alumnos -como en el caso de la enseñanza-, ni de crear nuevo conocimiento -como en la función de investigación-, sino de cómo el acervo de conocimiento que tiene la Universidad en la cabeza de sus académicos se relaciona con las necesidades de la sociedad y de sus organizaciones, cómo se construyen aportes y soluciones que contribuyen a la superación de los factores que limitan el desarrollo sustentable y la mejora de la calidad de vida.

Tomo -como dije, discrecionalmente- una orientación de las varias que tiene este objetivo, según la cual se promoverá una mayor apertura de la Universidad hacia la sociedad en su conjunto, para poner a su alcance los productos del conocimiento, dando pleno cumplimiento a los postulados de su Ley Orgánica. Al respecto desarrollaré dos aspectos. Uno de ellos es el hecho de que la Universidad tiene 15 Facultades, en cuyo seno hay cientos de Unidades Académicas orientadas hacia las más diversas áreas del conocimiento. Sin embargo, hay temas que, por su problemática y su carácter multidisciplinario, vinculan a muy diversas Unidades Temáticas; un ejemplo es el medio ambiente. Tenemos Unidades Temáticas interesadas en el medio ambiente, que trabajan en cuestiones relacionadas con este tema, en las Facultades de Derecho, Agronomía, Química, Medicina, etcétera; más de 80 Unidades Académicas tienen que ver con el medio ambiente.

Además, hemos creado unas criaturas muy interesantes que se llaman Redes Temáticas y vinculan a todas las Unidades en torno a un tema. Aquí vemos el listado de las 19 Redes Temáticas que existen hoy en la Universidad; figura también su fecha de creación. Como pueden ver, todas son relativamente recientes; las más viejas se crearon en 1999. Entre ellas, voy a destacar las que tienen que ver con el medio ambiente y con el género, y basta mirar esta Sala para comprobar cuán atrasado en esta materia está nuestro país. También me interesa resaltar una de creación muy reciente, relativa a la cadena de la producción de arroz. Esta Red incorpora 18 Unidades Temáticas que se originan en las más diversas Facultades, entre las que podemos mencionar las de Ciencias Sociales, Ingeniería, Química, Agronomía, Derecho, etcétera. Hemos cerrado un acuerdo entre la Red y la cadena de producción de arroz, es decir, la Asociación de Cultivadores de Arroz -ACA- y las gremiales de los molinos, que constituyen la parte industrial de una cadena que es, quizás, la más moderna de nuestro país, porque destina el 90% de su producción a la exportación. Obviamente, este sector tiene grandes problemas que quiere que sean resueltos por la vía del conocimiento encarado y generado en el país, por una razón elemental: les es muy difícil traer conocimiento de la competencia, porque ellos son importantes competidores con una calidad de producción muy alta. En consecuencia, en base a este acuerdo estamos trabajando intensamente sobre el problema de la quema de la cáscara de arroz y el control de los agrotóxicos que se emplean para su producción.

Podemos mencionar, además, una Red vinculada con la cadena productiva de la madera, que tiene el mismo tenor; en este caso, el interlocutor es el Complejo Forestal. Por último, citaré una que acaba de ser formada, dirigida a la producción de leche y supone un convenio con toda la cadena de producción lechera, es decir, con la parte industrial y con la parte de producción de materia prima.

Como advertirán los señores Diputados, tenemos una organización de las capacidades y fortalezas universitarias muy acorde, muy en sintonía con las necesidades del país. Esto está empezando; las consecuencias las veremos en poco tiempo. Sin duda, esta forma de organizar la actividad universitaria tiene gran potencial.

Hay un ámbito en el cual muchos de ustedes han participado, porque seguramente todos los partidos aquí representados lo han hecho; me refiero a nuestra Comisión Social Consultiva, creada en el año 2000. Esta Comisión cuenta con la participación de los partidos políticos, en particular los que tienen representación parlamentaria, así como de los sindicatos, los empresarios, los cooperativistas y el Congreso Nacional de Intendentes, que tiene tres representantes en la Mesa. Luego de la crisis del 2000, nos dedicamos a la formación de 13 mesas de trabajo, en las que participaron 180 técnicos universitarios, 100 gremiales empresariales, sindicatos, cooperativas, organismos públicos, organizaciones no gubernamentales, instituciones sociales, Intendencias y partidos políticos. La idea era elaborar un conjunto de trabajos, muchos de los cuales tienen fuerte contenido propositivo y otros son diagnósticos sólidamente fundamentados. En fin, es otra manera -no tradicional, si se quiere- de organizar la actividad de la institución en relación con la sociedad.

Me referiré a continuación a los proyectos institucionales de este objetivo. Entre ellos están el desarrollo de la extensión universitaria -que figura en la página 105-, la descentralización territorial de la Universidad, el apoyo desde la extensión universitaria, la formación y el fortalecimiento de programas integrales.

En cuanto a la gestión, el objetivo estratégico es impulsar procesos de modernización, capaces de sustentar eficientemente las transformaciones de la Universidad de la República. En este caso, señalaré -de nuevo, en forma discrecional- algunas de las orientaciones, y me referiré a la de evaluación institucional. Este es un asunto que hoy tiene gran vigencia en el seno de la Universidad; lo veremos de inmediato. Se desarrollan procesos de evaluación institucional, como instrumento permanente para contrastar y ajustar las realizaciones con los objetivos y las orientaciones que se enuncian en los objetivos estratégicos de la actividad universitaria, así como para sustentar el emprendimiento de las transformaciones que se juzguen necesarias. Asimismo, dichos procesos proporcionan un material imprescindible a los efectos de rendir cuentas a la sociedad del empleo que la Universidad de la República realiza de los recursos que se le destinan para cumplir su misión. Encontrarán mucha información sobre esto en las memorias de la institución que les hemos repartido.

A continuación, se observan las áreas -que es la organización que la Universidad se ha dado- que agrupan a las Facultades próximas temáticamente. Se ven los procesos de autoevaluación, evaluación externa y acreditación en el MERCOSUR. Recuerden que en el MERCOSUR se ha organizado un proceso de evaluación desde fuera del país, sobre el país, y así para todos los países del Mercado. En este proceso del cual nuestra Universidad es entusiasta partidaria, estamos participando activamente, y alguna Universidad privada también se ha incorporado a él.

Lamentablemente, en esta diapositiva no se pueden leer las notas que indican el grado de avance, etcétera, pero les dejamos este material para que, si les interesa, lo puedan mirar en detalle.

También en lo que tiene que ver con la gestión, hay un asunto muy importante. Si examinan la última página del material que les entregamos, verán que insume un monto muy importante de los incrementos presupuestales; son montos significativos. Es algo que se ha producido en función de aquella primera gráfica que vimos acerca de cuál ha sido el presupuesto de la Universidad a valores constantes. A pesar de su presupuesto, la Universidad ha venido creciendo, en un proceso de angustia económica muy grande. Esto ha dado lugar a que la propia Universidad no haya podido corregir inequidades en la interna, como veremos de inmediato.

La orientación 4.2 de este objetivo estratégico que refiere a la gestión, dice que se creará un fondo presupuestal de entidad suficiente como para atender la situación de servicios cuya asignación presupuestal de base se estima crítica en el contexto del presupuesto de la institución.

La siguiente diapositiva muestra elocuentemente el grado de inequidad o desigualdad interna que hemos venido arrastrando sin poder corregirla. Uno de los objetos del presupuesto del que esperamos disponer es, precisamente, actuar en este sentido. Si calculamos -naturalmente, de una manera muy gruesa- el costo por egresado en el período 1999-2003, es decir que tomamos el promedio de los egresados de cada una de las

carreras, y al de menor costo le damos el valor 1, nos encontramos con que hay egresados que valen casi quince veces más. Si examinan la literatura vinculada con la actividad universitaria en el mundo...

(Diálogos)

——En cuanto al valor del egresado 1, puedo brindar datos que aludan a dólares de otra época: aproximadamente US$ 6.000. Este no es el de menor costo, pero es el que recuerdo de costo muy bajo, que es el egresado de derecho. Probablemente, el egresado de ciencias de la comunicación sea todavía mucho más bajo.

(Diálogos)

——Sobre todo las áreas en las cuales hay clínicas.

En la comparación internacional, se encuentra que una relación aceptable es entre 4 y 5. Es decir que se requiere una inversión importante a los efectos de corregir estas asimetrías internas que tiene la propia Universidad, en particular Facultades que se han creado en estos últimos veinte años y que no han tenido dotaciones presupuestales suficientes para el gran alumnado que captan. Hay otras Facultades tradicionales que captan mucho más alumnado que lo que históricamente captaron, en forma proporcional, como por ejemplo, las de ingeniería y dentro de estas, la de computación constituye prácticamente la mitad. Antes no existía la computación, así que en la década del sesenta nada de esto era así. Esta corrección necesaria que la institución tiene que realizar es uno de los destinos importantes de los fondos de los que hoy podamos disponer.

La siguiente diapositiva también refiere a la gestión. Como ya lo mencioné, se estimulará el funcionamiento de las áreas y el agrupamiento de servicios por afinidad temática. Hay cinco áreas. Se adoptarán medidas diversas que colaboren con la consolidación institucional de las referidas áreas. Esto es un avance muy importante respecto a la estructura clásica napoleónica de la Universidad por Facultades. La creación de áreas ya está permitiendo llevar adelante un conjunto de acciones, entre otras, la movilidad horizontal de los estudiantes, posgrados en común y ofertas de conocimiento hacia demandas; esto ya lo señalamos en la participación de las áreas en las redes temáticas.

En esta presentación figuran las áreas que tiene la Universidad: agraria, artística, científico-tecnológica, salud y sociales. Verán que las fechas de creación datan del año 1999 y hoy lo que podemos decir, a más de cinco años, es que las áreas han venido marchando, se han consolidado, se afianzan y cada vez más los proyectos son comunes a las áreas que se tienen. Gran parte del incremento presupuestal va a ser manejado a través de las áreas y no como acontecía en el pasado, a través de las Facultades.

En cuanto a proyectos institucionales de gestión, tenemos el desarrollo de la gestión institucional -página 194- y el desarrollo de la gestión técnico-administrativa, en la página 132. En la parte de gestión técnico-administrativa hay avances importantes -de los que no tenemos tiempo para hablar- que nos han permitido sobrellevar, con ese presupuesto estancado, los procesos de expansión que inexorablemente la Universidad ha venido sufriendo.

La siguiente diapositiva refiere a la descentralización. Este objetivo es en sí mismo estratégico; en la versión anterior, la de 2000 del PLEDUR, no aparecía como un objetivo estratégico. Ahora ha emergido, precisamente por las razones que señalamos al comienzo. El objetivo refiere a impulsar el desarrollo de la Universidad de la República en todo el país como forma de promover la equidad geográfica y social. Esto se va a ver en todas las orientaciones porque es un objetivo muy importante y de gran impacto con relación al país. Se promoverá el diálogo entre actores locales y la Universidad con el fin de construir demanda académica pertinente. Esto refiere a los estudios que mencionamos en otro momento de la exposición y también tiene que ver con la búsqueda de vocaciones productivas locales para construir la demanda que, en definitiva, será respondida desde el ámbito universitario con carreras propias, conjuntas con la ANEP, etcétera.

En cuanto a la orientación 5.2 se establece que se estimulará la radicación docente en el interior con alta dedicación horaria. Una de las formas desvirtuadas de la descentralización es el docente viajero. Por ejemplo, tenemos una oferta en Salto y la mayoría de los docentes que enseñan en esa oferta vive en Montevideo. No

es esa la descentralización que se quiere; es una descentralización que localice docentes de calidad en el interior; pueden ser del lugar, pueden venir de Montevideo, pero se radicarán allí.

Me quiero referir a la creación de equipos de investigación en el interior. Por ahora, se puede decir que salvo alguna excepción en arquitectura y en ciencias sociales, áreas en las que tenemos equipos de personas radicadas en Salto que investigan, de hecho se ha descentralizado muy parcialmente la enseñanza, no así la investigación. En tanto no logremos descentralizar la investigación, con equipos académicos de fuste localizados en distintos ámbitos del territorio nacional, no tendremos verdaderos procesos de descentralización.

Esto refiere a la diversificación de la oferta educativo-universitaria en el interior, a través de la creación de tramos comunes por área de conocimiento y un sistema de reconocimiento de créditos, además de la implementación de otras respuestas locales específicas. La Universidad tiene alrededor de noventa salidas, noventa títulos. ¿Cuántas entradas tiene? No digo noventa, pero no son pocas las entradas. Siempre se ha tendido -es lo tradicional- a que a cada salida corresponda una entrada; es una especie de estructura tubular. Las áreas ayudan enormemente a la gestación de tramos comunes, de tal manera que idealmente podríamos tener cinco puertas de entrada y cien salidas. Entonces, los tramos comunes también hacen no solo a la estructura que va adquiriendo el conocimiento, que implica mucho menos especialización en los primeros años y más conocimientos generales, sino que también permiten que con un tramo común los estudiantes se formen para diversas titulaciones. Este de los tramos comunes es un aspecto muy importante en el que se está trabajando intensamente, y las ofertas de descentralización deberán tener estas características en cuanto a dos o tres semestres comunes de varias carreras.

El siguiente gráfico refiere a lo que dije anteriormente en cuanto a descentralizar la investigación y, en particular, la focalizada en temas de interés local, que los hay y muchos.

Los tramos comunes suponen también una organización de todo lo que tiene que ver con la política de becas hacia los estudiantes, que es muy distinta a la que hoy tenemos. Hoy tenemos un sistema muy importante, que también se financia a través de los profesionales -el señor Diputado José Carlos Cardoso lo conoce muy bien-, pero tendría que evolucionar -no cambiar totalmente- en algún aspecto. En tanto surjan estos tramos comunes, al muchacho de modesta condición familiar que transita con éxito este tramo en el interior habría que asegurarle una beca que le permita, al salir del tramo común, seguir estudiando en Montevideo cuando la carrera no se completa localmente. Esto ofrece un gran atractivo para familias de recursos modestos que jamás podrían enviar a su chico a Montevideo desde el comienzo de la carrera.

Otro aspecto muy importante es la promoción de la consolidación de la estructura universitaria en el interior, apoyando el desarrollo crítico de sedes universitarias en el interior. En cuanto a las existentes, con análisis y crítica habría que ver en qué medida tienen viabilidad las carreras que hoy se ofrecen, así como ofrecer otras, y constituir nuevos centros en el quinquenio.

En el siguiente gráfico podemos ver el área metropolitana. Hecha la proyección hacia el año 2030, en el mapa aparecen zonas de concentración de población en estas grandes vías de entrada a la ciudad. Es bastante claro que nuestra Universidad metropolitana -el centro metropolitano-, que dejaría de ser el único nodo de la red universitaria, pasaría a ser uno más y tendría que acercarse hacia extrazonas donde se va a ir concentrando una parte importante de la población metropolitana.

En relación al país, los estudios demográficos indican que se está vaciando en el centro y que las concentraciones que se están dando serán por el litoral, por el noreste y por la franja costera. Desde el punto de vista de esta Universidad red, los nodos deberían estar en los lugares citados, más el nodo metropolitano. Si el país toma una política activa en cuanto a la despoblación del centro y procura revertirla, la Universidad acompañará. Naturalmente, la Universidad en forma voluntarista no puede pretender sola mantener la población en un centro del país que se está despoblando. Pero, en definitiva, podemos ver cómo podría ser en veinticinco o treinta años esta Universidad red en el país.

La doctora Ubach expondrá más adelante sobre el sexto objetivo estratégico.

En cuanto al objetivo "Condiciones de Estudio y de Trabajo", basta recordar la gran meseta que constituyó el presupuesto de la Universidad a valores constantes en estos veinte años para ser conscientes de que las condiciones de trabajo y de estudio en la Universidad están lejos de ser aceptablemente dignas y buenas para

la sociedad uruguaya. Con relación a esto debemos saber que en el presupuesto de un ámbito educativo -cualquier institución educativa- el 75% o el 80% se destina a salarios. Así ocurre en la ANEP, en la Universidad y en las instituciones educativas del mundo, no precisamente en el Primer Mundo.

Es extremadamente importante lo que tiene que ver con los salarios docentes y no docentes. También otros beneficios sociales deberán incrementarse como estímulo a la profesionalización y a la calidad del desempeño para el cumplimiento de las funciones sustantivas de la institución.

En esta otra gráfica, dejando de lado el futuro, se muestra que los salarios han representado una meseta perfecta desde 1986 hasta el presente, salvo un salto que fue muy importante, que se dio entre 1985 y 1986. Esta es la realidad. Hay que tener presente que la matrícula -y otros indicadores que podríamos mencionar- se ha incrementado en este período en un 30%. Entonces, ¿cuál es la explicación de este milagro, y del milagro del lugar 117 con el logro educativo en el lugar 37? Lo veremos de inmediato.

Aquí aparece la evolución del salario real universitario. Como verán, se toma una base 100 en el promedio de octubre-diciembre del año 1987. Ahora estamos en una base de menos de 70. Esta es la realidad. Obviamente, el salario disminuyó, creció el número de docentes y el presupuesto a valores constantes se ha mantenido para atender una demanda creciente y, yo diría, aceleradamente creciente en materia de educación superior. Entonces, una parte sustantiva y muy importante de los incrementos que se logren tendrán que ir necesariamente al salario, lo que no significa aumento únicamente. Por cierto que significa aumento pero también más docentes con más horas de dedicación a la institución. Con este objetivo, que apareció en virtud de la situación en que nos encontramos, relacionado con las condiciones de estudio y de trabajo, los proyectos que existen y están cuantificados en el material que les entregamos son el de profesionalización de la carrera docente y no docente, promoción y desarrollo del bienestar de estudiantes y funcionarios, mantenimiento y readecuación de la estructura e infraestructura edilicia, y el plan quinquenal de obras especiales, que alude a las nuevas construcciones que deberemos emprender.

Queda un mero detalle. Tenemos los veinticinco proyectos institucionales, pero ¿cómo se adjudican los fondos a quienes, en definitiva, los van a usar, que son los servicios, las unidades académicas, etcétera? Hay dos maneras. Una de ellas es la adjudicación directa, que la hace el Consejo Directivo Central, y supone -ya lo ha supuesto en el Período anterior y así se manejaron los fondos del Presupuesto actualmente vigente- que se hagan contratos programa entre el servicio y el Consejo Directivo Central. Estos contratos se vigilan en su cumplimiento y se evalúan; cuando la evaluación es negativa, se cortan. La otra manera, respecto a la cual podremos decir que los fondos fluyen mitad y mitad aproximadamente, consiste en los fondos concursables, a los que acceden desde los distintos servicios las unidades académicas que están interesadas, ya sea unidades académicas que concursan en fondos de investigación, de enseñanza, de gestión o de extensión; los proyectos ganadores -hay proyectos ganadores y, por cierto, hay muchos proyectos perdedores- son los que llevan los fondos. Se trata de dos modalidades por las cuales se tiene seguridad de que, efectivamente, los fondos van a producir los efectos que se desea. Están muy controlados en su funcionamiento.

Como recordarán los señores Diputados -quizás ya lo olvidaron-, empecé exponiendo el articulado que la Universidad presenta para la consideración de este Cuerpo. Hablé únicamente del artículo 1º; prometo que en lo que tiene que ver con los otros artículos seré infinitamente más breve.

SEÑORA UBACH.- Tratamos de ubicar el trabajo del Hospital de Clínicas según las características de nuestra población.

(A continuación se hace la exposición acompañada de una presentación Power Point)

——Se trata de una población envejecida; tenemos un porcentaje muy pequeño de menores de catorce años y otro muy alto de personas de sesenta y cinco años y más. A esto se suma una natalidad muy baja -la más baja de América-, con una tasa bruta de mortalidad relativamente baja y una alta esperanza de vida. ¿Qué importancia tiene esto a los efectos de diseñar el trabajo del Hospital? Nos muestra que hay una carga de enfermedad que tiene que ver, en primer lugar, con enfermedades del aparato circulatorio; en segundo término, con tumores malignos, y en tercer lugar, con accidentes y efectos adversos. Esto da cuenta de un 55% -más de la mitad- de los años de vida saludable perdidos y tiene que ver con el 65% de causa de mortalidad específica.

En ese sentido debemos decir que, de acuerdo con estudios realizados por organismos internacionales, Uruguay llegó hace casi cincuenta años a indicadores que se esperaban para América Latina para el año 2020.

Esto trae una serie de problemas, porque desde el punto de vista de la atención de este tipo de patología genera un componente muy fuerte, relacionado con aspectos culturales de la población que no son fáciles de resolver y con elementos de costos vinculados con el sistema que dé respuesta a estas necesidades.

Los objetivos generales en el plan de desarrollo del Hospital apuntaban a contribuir a la mejoría de la atención de la salud. Obviamente, nosotros imaginamos al Hospital inmerso en una red de atención; una institución no puede, por sí sola, desarrollar todas esas necesidades. Además, es el Hospital universitario y tiene elementos que lo diferencian. Tiene una importante participación en la formación de recursos humanos en salud -luego veremos las cifras- y en investigación, y tiene un perfil de hospital de referencia nacional y de alta complejidad, lo que también hace que los requerimientos presupuestales sean diferenciados de los de otros hospitales.

A continuación, mostramos una gráfica relativa a la marcha de los egresos en los servicios de internación; el tremendo pico que se observa -lo verán en todas las gráficas- corresponde al año 2002, año de la brutal crisis del país. Allí se muestra el avance en la consulta externa, en la que se superaron las 150.000 consultas, y el aumento en la emergencia, donde se pasó de atender a más de 20.000 personas a más de 40.000.

La actividad quirúrgica muestra un incremento muy importante a partir del año 1999, llegando a realizar más de 5.000 actos, al igual que la atención de partos. En todos los casos, se puede apreciar la terrible disminución que significó el año 2002.

Para lograr la atención de todas esas personas se requiere una cantidad enorme de servicios de diagnóstico y tratamientos especializados. Marcamos dos columnas, correspondientes a los años 2001 y 2004. Me voy a referir a algunas cifras.

En el Laboratorio Clínico se produjeron, en el año 2001, más de 600.000 exámenes de laboratorio y en el año 2004, 835.000; hay una aclaración en cuanto a que el Hospital, como hospital universitario, tiene en su seno la Escuela de Tecnología Médica, por lo que en paralelo a los exámenes clínicos que realizan los técnicos especializados en el tema, con las mismas muestras los estudiantes realizan prácticas. De manera que se estima que en ambos casos habría que agregar aproximadamente un 50% más de exámenes con relación a la actividad práctica académica de los estudiantes de la Escuela de Tecnología Médica y los controles de calidad y calibración de los equipos. De modo que en el año 2004 se hicieron más de 1:200.000 exámenes centralizados de laboratorio. En todos los años hay un aumento claro de la cifra de los exámenes de laboratorio; no solo son exámenes de laboratorio sino que están los exámenes de medicina nuclear.

En el último caso marcamos que de 8.000 exámenes que se realizaron en el año 2001, pasamos a 30.000. Es el único centro a nivel público que realiza exámenes de medicina nuclear y que resuelve un problema muy importante, que es la detección precoz en los recién nacidos de la insuficiencia tiroidea. Este es un programa nacional de enorme impacto, porque con un examen que cuesta aproximadamente US$ 2 el kit, se detectó a más de veinte niños con hipotiroidismo y, con un tratamiento muy barato, mínimo, de hormona tiroidea se evita que esos niños lleguen a sufrir debilidad mental y cretinismo. De manera que este es un aporte muy importante de sostén a un programa nacional que es punto de partida de un hospital universitario.

Hicimos una comparación entre los tres grandes hospitales de adultos: el Maciel, el Pasteur y el Clínicas. Como podrán advertir, el Hospital de Clínicas abarca el tercio mayor, tanto de personas que egresan como de cirugías, consultas externas y de emergencia. Esta comparación se hizo sin sistema de clasificación de pacientes -todavía no existe en el país un sistema que clasifique los egresos, sino que simplemente es un número-, pero la producción del Hospital de Clínicas tiene una complejidad mayor que la de los otros dos hospitales de adultos del área metropolitana.

En el Hospital de Clínicas hay instalados diez institutos de medicina altamente especializada, entre los que están todos los procedimientos cardiológicos -incluyendo la cardiocirugía- y los procedimientos nefrológicos, que incluyen los transplantes renales y renopancriáticos. El Centro de Nefrología es el único lugar habilitado a nivel nacional para el desarrollo de estas técnicas; se han desarrollado más de diez, con muy buen éxito.

En el desarrollo de los programas de transplante tenemos un programa en vías de concreción para el transplante hepático en nuestro país; se trata de un proyecto conjunto con el Hospital Central de las Fuerzas Armadas. Es un elemento realmente novedoso que tiene que ver con la posibilidad de relacionarnos con otra institución pública también muy compleja y con una cultura organizacional muy fuerte, al igual que la del Hospital de Clínicas. Esto es todo un desafío a la hora de lograr un producto conjunto.

En 2001 resolvíamos un 53% de las necesidades de nuestros pacientes; en 2004 resolvimos casi un 90%. El número de procedimientos anuales pasó de 257 a 503. Es bueno aclarar que aquí incluimos, por ejemplo, el número de pacientes que están en programa de diálisis. No incluimos el número total de diálisis; para ello deberíamos multiplicar por cada paciente las tres diálisis semanales en cada semana del año, número que sería enorme. A la hora de comparar, pusimos pacientes atendidos en el programa y no el número total de diálisis realizadas. De todos modos, la duplicación de casos en pocos años es muy clara.

El Hospital ha seguido avanzando en salud. En la medida en que fuimos incorporando nuevos servicios, cada vez más complejos, pudimos atender problemas complejos de salud que requieren la participación de varias disciplinas y varios servicios. Así es que en el Hospital de Clínicas se ha desarrollado el Programa de Cirugía de la Epilepsia, en una concepción integral. Se lo ha presentado al Fondo Nacional de Recursos a efectos de obtener su financiamiento; es un programa que se desarrolla a nivel nacional. Ya se han operado doce pacientes del área pública y del área privada; es el único centro que lo está desarrollando.

También hemos avanzado en estudios como trombofilia y embarazo. Este es un tema que claramente afecta a muchas mujeres; se trata de trastornos en la coagulación que impiden la llegada a término de los embarazos. Gracias a un estudio muy pormenorizado en base a un protocolo muy preciso y muy exigente, hemos conseguido que muchas mujeres y parejas lograran tener un niño en perfecto estado; de esta manera, se pudo cuidar la salud de la madre y del bebé. Este es un programa que queremos mucho.

Estamos llevando a cabo programas que tienen que ver con la aplicación de células madre, que son pluripotenciales o totipotenciales, para aplicarlas en terapias de regeneración de tejidos que lo requieran y, en especial, en lo que tiene que ver con la generación de vasos a nivel de la revascularización cardiovascular en casos de infarto de miocardio.

Por otra parte, hemos avanzado mucho en la posibilidad de tener cirugía radioguiada en base a ganglios centinela que se marcan con compuestos radiactivos. Contamos con el Centro de Medicina Nuclear, que trabaja conjuntamente con Oncología y con otros servicios del Hospital, para hacer más precisa la resección de los tumores de toda la red ganglionar realmente afectada por el tumor.

Queremos mostrar algunos resultados del Hospital. Las UBA son las Unidades Básicas de Atención. Puede apreciarse lo planeado y lo realizado. Para armar el Presupuesto de estos cinco años -nos parecía muy importante que los Representantes Nacionales tuvieran conocimiento de esto- partimos de 1999. Calculamos cómo se podía ponderar la producción del Hospital y llegamos a las 191.200 unidades de atención. Desde el punto de partida de ese estimado, nos fijamos pautas de desarrollo para el quinquenio. Así, para 2000 planeamos tener un poco más que las de 1999, 191.500, y logramos realizar 203.000. Para 2001 habíamos planificado 200.000 y llegamos a 208.000. En el año 2002 hubo un desplome; nos habíamos propuesto 205.000 y bajamos a 182.000 unidades de atención.

Debo destacar que ese año comenzamos con un dólar a $ 14 y el costo promedio llegó a $ 28. El desplome que tuvimos en los recursos tanto presupuestales como de libre disponibilidad llegó a un 36% del Presupuesto en cuanto a valores relativos. Sin embargo, la producción del Hospital bajó apenas un 12%. Esto es fruto del esfuerzo tremendo de los tres mil trabajadores del Hospital, quienes lograron mantener la atención, con incorporación tecnológica. En ese año hicimos el transplante renopancreático; era una necesidad país y aun en esas terribles condiciones, a pesar de los pesares, el transplante no se dejó de hacer y se continuó con el programa.

En 2003 planeábamos 214.000 unidades de atención y llegamos a las 254.000; en 2004 planeamos 223.000 y llegamos a 304.000 unidades básicas de atención. Con el presupuesto que la sociedad y el Parlamento votó, a pesar de las quitas que tuvimos por la Ley de Urgencia y por la Ley de Rendición de Cuentas, logramos superar aquello que habíamos planificado.

Hubo otro elemento diferenciador del Hospital universitario; como decíamos, hace una enorme contribución a la formación de recursos humanos. En el Hospital tenemos a todos los estudiantes de Medicina, de la Escuela de Tecnología Médica -que son más de 1.200-, de la Escuela de Nutrición y Dietética -que son 2.000-, de la Escuela de Graduados -alrededor de 300 personas-, que son médicos que hacen un posgrado. Tenemos gente haciendo Educación Médica Continua, que es un programa que empezamos hace tres años. Como ustedes saben, el Hospital está acreditado para la educación médica continua. Contamos con programas acreditados y con evaluación posterior, con entrega de materiales seleccionados. Se cumple con todos los requisitos que impone la Escuela de Graduados para actualizar a los médicos del interior en procedimientos, en tecnología, en avances en el país en ciencias de la salud.

Además, tenemos 714 alumnos de la Facultad de Enfermería, 87 internos de la Escuela de Enfermería, 21 internos de la Escuela de Parteras y más de 150 residentes, llegando a un total de 6.377 alumnos que utilizan el Hospital como ámbito de formación. Esta es una cantidad muy importante de alumnos y ello nos demanda un esfuerzo muy grande desde el punto de vista de la organización, de la circulación vertical, de la limpieza y del mantenimiento. Estamos muy orgullosos de esto porque el Hospital es su casa, es la casa universitaria y los acogemos realmente con mucho cariño.

Otro tema importante -esta es una inversión que el Hospital ha realizado sistemáticamente- tiene que ver con la formación de los funcionarios del Hospital. No nos referimos solo a la formación de los profesionales docentes, que es lo tradicional, sino a la capacitación de nuestros funcionarios no docentes. Estos funcionarios realizan cursos que llevan a cabo en su horario de trabajo. De manera que se realiza una doble inversión: se separa momentáneamente de la tarea al técnico, al auxiliar, al trabajador de oficio, al enfermero o al licenciado en enfermería y, además, se agrega la inversión en los capacitadores que se contratan a tal efecto: si es de oficios en la Escuela Técnica, y lo que sea necesario. En el año 2004 pasaron casi mil quinientos funcionarios, con un promedio de más de treinta horas curso por cada uno de ellos. Adviértase que estamos hablando de cursos de capacitación en servicios realmente importantes.

Las líneas de desarrollo que nos habíamos planteado tenían que ver con la mejora de la eficiencia y de la resolutividad. Nos proponemos avanzar en la conformación de un centro cardiovascular que, en primera instancia, pueda ser capaz de resolver la demanda de procedimientos de alta tecnología a nivel del sector público. Ya tenemos pensado un financiamiento para la obra por medio de un préstamo en base a recursos generados por el propio Hospital por la venta de servicios.

Ya hemos diseñado la obra licitada y muy pronto se va a empezar con el centro de transplantes, que queremos ampliar para avanzar en otros transplantes y en nuevas tecnologías. En este sentido, es de resaltar que tuvimos una donación muy importante, y aquí hay algo que remarcaba el señor Rector: la relación de la industria con la Universidad. Precisamente, esta fue una donación de una empresa privada de más de US$ 155.000 con ese objetivo: ubicar en el Hospital universitario, dirigido a los fines de la atención y de la formación del recurso humano, este centro de transplante que es necesario para el país.

También vamos a avanzar con una mejora en el equipamiento del centro nefrológico, para contar con más lugares de tratamiento de pacientes, y en el desarrollo de lo que denominamos programa de atención progresiva del paciente. Me refiero a la instalación de camas que aseguren todo lo necesario, sobre todo a nivel de cuidado intensivo e intermedio. Aquí hacemos un apunte de algo que sucedió muy recientemente, en agosto de este año. Los señores Diputados saben que el Hospital de Clínicas fue pionero en esta materia; allí se creó el primer CTI del país gracias a una inversión conjunta de instituciones públicas y privadas, en la que participó La Española, el Hospital Central de las Fuerzas Armadas, el CASMU, el Banco de Seguros y el propio Hospital. Como decíamos, en agosto de este año, este CTI pionero logró el primer premio a la investigación clínica en el Congreso Mundial de Medicina Crítica y Terapia Intensiva. Se trata, pues, de un centro en permanente desarrollo que sigue ocupando los primeros lugares desde el punto de vista de la calidad y de la generación de nuevos conocimientos para una atención cada vez mejor.

Estos números de crecimiento tienen que ver con una imagen objetivo y con un dimensionamiento estimado que se hizo del Hospital y se relaciona con el papel del Hospital en la red. De manera que, para este desarrollo, contamos con algunos supuestos. Efectivamente, suponemos que se va a desarrollar el sistema nacional integral e integrado y que la red de primer y segundo nivel será capaz de resolver una cantidad de cuestiones, antes de que lleguen, como sucede actualmente, al Hospital de Clínicas y a otros hospitales. Por lo tanto, reitero que es preciso aumentar la resolutividad de la red de primer y segundo nivel.

En base a esto, como se advertirá, los pedidos que hacemos no plantean un aumento desmesurado de la cantidad de prestaciones, sino que hacemos énfasis en un incremento de su calidad. Partimos del supuesto de que el sistema nacional de salud en su conjunto será capaz de resolver situaciones que actualmente llegan a los hospitales, incluido el Hospital de Clínicas, que deberían ser solucionadas a otro nivel.

Los pedidos que hacemos en base a estas líneas de desarrollo tienen que ver con una dotación de personal altamente calificado por ese perfil, por esa diferenciación compleja del Hospital de Clínicas, y también pretendemos incorporar cátedras aún dispersas que están en otros hospitales: para completar el abordaje integral de algunas patologías complejas, creemos que también deberían incorporarse al hospital universitario.

Asimismo, nos hemos planteado algunas orientaciones estratégicas. En primer lugar, la importancia de la inserción en la red con un espíritu de complementación. No queremos redundar; no vamos a duplicar servicios que existen a nivel público, sino a complementar y desarrollar aquellos que sean necesarios. De lo que se trata es de racionalizar la utilización de los recursos destinados a la salud; nos parece que estas son palabras clave.

En segundo término, todo el desarrollo del hospital debe contribuir al cambio del sistema de atención de nuestro país. Para eso también tenemos deberes y compromisos muy fuertes: seguir desarrollando la gestión, mejorar los procesos docentes y de investigación, etcétera. En ese sentido, se está presentando en Austria un trabajo de mejora de la docencia en el Hospital, que se realizó para alumnos de pregrado y que necesitó de todo el apoyo logístico del hospital, de nuestros docentes y de los funcionarios no docentes, a fin de instalar los sistemas necesarios para la evaluación de los alumnos. Es así que se desarrolló el proceso de evaluación de los alumnos del Hospital de Clínicas -que vimos que eran una cantidad-, de otros hospitales y por supuesto de la Facultad de Medicina, ya que en esos lugares no se contaba con el apoyo logístico necesario para proponer este nuevo sistema de evaluación que, como decía, está siendo presentado como una innovación en materia de docencia en Europa.

Sin duda que tenemos que mejorar la coordinación de los efectores públicos, pero también los privados. Debemos simplificar procedimientos y desburocratizar; en este sentido hemos avanzado bastante, pero nos queda más por hacer.

Asimismo, es preciso modernizar la gestión y, además, ha de operarse un cambio cultural importante hacia un Hospital moderno, que apunte al desarrollo, que investigue, que se renueve para resolver todas las necesidades de nuestra población.

Por supuesto que todo esto se enlaza en un componente sustancial que va a redundar en una mejora en la calidad de la atención que brinda el Hospital. En este punto, también debemos decir que hemos abatido la mortalidad de los pacientes en el Hospital, así como las tasas de infección, con parámetros que en un par de años -siguiendo este camino que comenzamos hace más de dos años- nos permitirán llegar a las tasas internacionales en cuanto a estos requisitos.

Para todo esto, evidentemente, precisamos la recuperación de la planta física. Debemos tener un Hospital seguro para las personas y para quienes trabajamos allí; tenemos que hacer la incorporación tecnológica pertinente, de acuerdo con las características de nuestro país y es preciso que retengamos al personal calificado para desarrollar las líneas de investigación, de apropiación y aplicación correcta de esta tecnología. Para ello pensamos en tres fuentes de financiamiento: las partidas especiales que se van a aplicar en el desarrollo de la planta física, el aumento del presupuesto de la UDELAR en su conjunto -en el cual participa el Hospital-, y por supuesto que estos elementos de inversión también van a posibilitar el incremento de los recursos generados en el Hospital. En el año 2004, cuando cerramos la ejecución, un 15% de lo ejecutado tenía que ver con recursos generados por el propio Hospital.

Yo había prometido no dar cifras, pero voy a proporcionar algunas. Pretendemos que cuando lleguemos al final del quinquenio, un 25% de lo ejecutado tenga que ver con lo que podamos lograr a nivel del desarrollo de los servicios de alta tecnología y de otros servicios dentro del Hospital universitario.

SEÑOR GUARGA.- Trataremos de emplear pocos minutos para hacer la revisión de los artículos que restan del texto presentado por la Universidad.

SEÑOR GANDINI.- Voy a proponer que cambiemos el método de trabajo.

SEÑOR PRESIDENTE.- El Rector de la Universidad dijo al empezar su intervención que analizaría el articulado y, además, manifestó que los artículos son breves.

(Diálogos)

SEÑOR GUARGA.- Este artículo 2º debe eliminarse porque está puesto en virtud de que por parte de la OPP se nos había informado que esto iría como endeudamiento externo. Alude a los US$ 17:500.000 que comprometió el Presidente de la República para el Hospital, y ahora ya se nos ha dicho que no vendrá por endeudamiento externo. Por lo tanto, este artículo no tiene sentido y debe ser retirado.

En cuanto al artículo 3º, Programas Presupuestales, debo decir que esto es absolutamente obvio, que la Universidad trabaja ya desde el Presupuesto anterior con estos cuatro programas. Esta disposición debe estar dentro de los artículos presentados, y espero que su aprobación no ofrezca dificultad.

El artículo 4º es vital, de enorme importancia para la Universidad y salvaguarda de la autonomía en cuanto al manejo de partidas globales. Este artículo colide con los artículos 350, 351 y 364 del articulado del Poder Ejecutivo. Quiero enfatizar lo siguiente. Este artículo ha estado en las Leyes Presupuestales de los años 1986, 1991, 1996, y no estuvo en la Ley Presupuestal que empezó a regir en 2001. Sin embargo, se actuó de la manera que el artículo señala. Esto fue aceptado pacíficamente por el Ministerio de Economía y Finanzas y este artículo entró en la Ley en 2002, es decir que figura en la ley presupuestal que nos rige actualmente. Esto ha sido una constante en todos los Ejercicios presupuestales posteriores a la dictadura. Tenemos confianza en que esta posible colisión sea evitada por la vía de la excepcionalidad, etcétera.

El artículo 5º procura regularizar por la vía legal una practica de la que ha sido beneficiaria la Universidad. Me refiero al refuerzo anual que recibe la partida de la cuota mutual por parte del Ministerio de Economía y Finanzas. El artículo 39 del articulado propuesto por el Poder Ejecutivo incluye una frase que colide con esta práctica, en tanto se señala que en ningún caso se podrá reforzar retribuciones personales financiadas por Rentas Generales. La cuota mutual está considerada como una retribución personal. Por lo tanto, si se aprueba el artículo 39 y no se aprueba esta excepción, correría peligro la vigencia de la cuota mutual y la salud de los funcionarios de la Universidad, por la cual vela esta cuota mutual. Así que es un artículo importante para nosotros.

El artículo 6º apunta a introducir en la ley lo que ha sido también una práctica por parte de los distintos Ministerios de Economía y Finanzas, en cuanto a reforzar al Hospital anualmente con relación al costo creciente de lo que tiene que ver con los gastos, medicamentos y material hospitalario. Cuando se establecieron los créditos no abatibles se incluyó -nosotros entendimos que muy correctamente- la alimentación hospitalaria y estudiantil. De manera tal que estos créditos no resultaron abatidos, como lo fueron los gastos de funcionamiento en general de todos los Incisos, por lo cual aquí estamos señalando en la ley lo que, insisto, ha sido práctica en la realidad en cuanto a reforzar estos gastos cuando los costos se disparan con respecto al aumento de los créditos presupuestales.

El artículo 7º refiere a una situación de discriminación que sufre la Universidad con respecto a las pasantías laborales de los estudiantes universitarios. Hay que tener en cuenta que las empresas no pueden compensar con beneficios tributarios a los estudiantes universitarios que realizan pasantías, como ocurre cuando el estudiante proviene de la ANEP. Entonces, a los efectos de la institución sería de importancia que hubiera beneficios tributarios exactamente análogos a los que hoy recibe un empresario que contrata en estos términos de pasantía a un estudiante de UTU. Al respecto, planteo un problema. A fines del período quinquenal van a existir tecnólogos en un número muy significativo, y sería muy bueno que las pasantías de los estudiantes de esas carreras, que no serán ni de ANEP ni de la Universidad, también estuvieran amparadas por los beneficios tributarios que hoy tiene ANEP y no tiene la Universidad. Lo que este artículo establece no tiene costo directo y beneficiaría mucho a la institución.

El artículo 8º alude a la situación de mayores costos para el Inciso que genera la deuda que hoy aún subsiste de $ 107:000.000. Desde el año 2002 esta deuda ha generado un número importante de pleitos en trámites entablados contra la Universidad. Seguramente puede dar lugar a multas o juicios que se pierdan, a intereses por facturas impagas. Además, la obligación que adquiriría la Universidad cuando todo ello culmine por

imperio de estos juicios llevaría a un marcado recorte de los créditos presupuestales, incidiendo negativamente en el cumplimiento de sus cometidos constitucionales y legales. Por lo tanto, entendemos de importancia que se atienda lo que solicita el artículo 8.

Con respecto al artículo 9, que es un tanto crítico para el que no conozca el contenido de estas leyes, lo que se está pidiendo es que la Universidad de la República no tenga, en relación con las universidades privadas, la obligación de pagar impuestos en lo que hace a los tributos creados por el artículo 22 de la Ley Nº 17.453. Así que este es un beneficio que solicitamos, de poco alcance pero importante para la Institución.

Pasamos ahora a efectuar algunos comentarios -lo voy a hacer leyendo para dar precisión al lenguaje jurídico que se emplea, que por cierto no domino— sobre las modificaciones introducidas en la ley presupuestal que ha enviado el Poder Ejecutivo.

Con respecto a los artículos 15, 17, 18 y 22, se ha estado en conversaciones con la Oficina Nacional del Servicio Civil. Con relación a los artículos 15, 18 y 22 hay sustantivo acuerdo en que se establezca que lo dispuesto no afecte a la Universidad y en cuanto al artículo 17, directamente en que se elimine. Así que no vamos a emplear el tiempo de los señores Diputados en extendernos y tenemos la total confianza en que se mantendrá lo que se nos ha dicho desde la Oficina Nacional del Servicio Civil.

Sobre el ordenamiento financiero, nos referimos a los artículos 32, 33, 36, 38 y 39. Leeré la referencia a cada uno de ellos.

El artículo 32 habilita al Poder Ejecutivo a establecer límites a la ejecución presupuestal y, aunque dice que no se afectarán las asignaciones presupuestales legales, se trata en definitiva de ajustes que deberían realizarse a través de las leyes de Rendiciones de Cuentas.

En lo que hace al artículo 33, introduce un control de mérito de la gestión a cargo de la Administración Central, control que de ninguna manera puede alcanzar a los entes de enseñanza de acuerdo con lo previsto en la norma constitucional.

En lo relativo al artículo 36, habilita al cierre del ejercicio a cancelar deudas de Rentas Generales con fondos de libre disponibilidad que estén disponibles y no hayan sido comprometidos. La interrogante que planteamos es -dado que el artículo no lo dice— que en caso de que se realice esta cancelación, se desafecta el crédito en la financiación 1.1, crédito con el cual el Inciso pagó la deuda; es de suponer que se desafecta. Entonces, estaríamos con la disponibilidad por parte del Inciso, en el cierre del Ejercicio, de un monto que, en todo caso, contribuiría a generar economías. No parece esto un procedimiento muy bueno de administración; podría también estarse injustamente absorbiendo con recursos propios el abatimiento de una deuda que no ha sido generada por el propio Ente, dado que pagó con su crédito la deuda, ni por conductas omisas.

El artículo 38 establece dos destinos del producido de la enajenación de bienes inmuebles y bienes de uso. Esto no solo rigidiza el presupuesto, sino que en virtud de su aplicación podría estarse injustamente absorbiendo con recursos propios el abatimiento de la deuda flotante -así se le denomina— que, como se afirmara, no ha sido generada por el propio Ente ni por conductas omisas de este.

El artículo 39, en rigor, ya ha sido tratado en referencia a la cuota mutual; por tanto, no abundaremos al respecto.

Luego, correspondería el tratamiento de los artículos 350, 351 y 364, que tienen que ver con la afectación de la capacidad autónoma de apertura de los créditos al inicio del Ejercicio, al cual ya nos referimos y, como vimos, había sido consagrada en todas las leyes presupuestales desde la dictadura hasta la fecha.

Finalmente, voy a hacer una consideración respecto al artículo 364. Habilita al Poder Ejecutivo a reasignar los créditos autorizados en esa misma disposición a la ANEP y a la Universidad, pero condiciona su asignación a la presentación previa de proyectos educativos que expliciten el impacto social resultante de su aplicación. Entendemos que serán las propias instituciones que elaborarán el proyecto -ANEP y Universidad — las que en su presentación deberán explicitar el impacto social resultante. En el caso de que este texto sea entendido de otra forma, no estaríamos de acuerdo.

Por otra parte, se nos ha informado que el 16 de setiembre ha venido a la Comisión -y por eso sería la última referencia de nuestra presentación— un grupo de funcionarios de la Universidad, con titulación universitaria, pidiendo encontrar caminos para habilitar su redistribución a otros organismos del Estado. Con relación a esto, queremos reiterar que la Universidad no tiene ningún inconveniente en que se incorpore una norma -tal como tenemos entendido aspiraba a hacerlo la Oficina Nacional del Servicio Civil- en la que debe establecerse que los créditos de los cargos no se trasladan con el funcionario. Esto es que los créditos permanecen en la Universidad. Con esta consideración queremos manifestar nuestro acuerdo con el planteo de este grupo de funcionarios de la institución.

He finalizado la presentación.

SEÑOR GANDINI.- Hemos escuchado con atención la extensa, pero muy interesante y prolija exposición del Rector de la Universidad de la República y de su equipo. Quisiéramos hacer algunas consideraciones antes de formular preguntas y dar algunas opiniones.

En primer lugar, de la exposición del señor Rector se desprende explícitamente que el Presupuesto que presenta la iniciativa de la Universidad de la República, en concordancia con el de la Administración Nacional de Educación Pública, suman 4,5% del Producto Bruto Interno. Se nos dice que ese ha sido el trabajo que han intentado hacer para cumplir con una de las metas, que nosotros valoramos porque el Programa de Gobierno de nuestro partido también contenía ese compromiso.

Debo entender que más allá de las aspiraciones que en otras oportunidades se han expuesto, dentro de ese 4,5% para la Universidad y la ANEP se incorpora el concepto salud, que en el caso de la Universidad incluye el Hospital de Clínicas y la cuota mutual. ¿O es además?

Entiendo que es además, de acuerdo con lo que se manifiesta de parte de los visitantes.

Digo esto porque las delegaciones gremiales nos han dicho que el componente cuota mutual -que ahora se incorpora para todos los funcionarios de la ANEP- es un concepto de salud y no de educación.

Quería precisar esto porque los números que tenemos -que son los del Poder Ejecutivo— son difíciles de concretar, porque hay una serie de partidas condicionadas; hemos tenido algunas diferencias de interpretación y por eso quería arrojar luz sobre la propuesta universitaria que es diferente, es mayor, a la que nos presenta el Poder Ejecutivo.

En términos generales vamos a acompañar la propuesta que nos hace la Universidad de la República y entre las iniciativas que tenemos vamos a optar por esa. Esto no lo decimos como una oportunidad política ni como una picardía, sino como el punto de partida sobre el que queremos trabajar en la Comisión. En el Presupuesto de la Universidad no estamos tan lejos entre una iniciativa y la otra, ni son tantos los recursos que diferencian una de la otra. Y probablemente, si se disponen de todos los recursos que aquí se establecen, tal vez esta sea menor.

Tendremos que trabajar en la Comisión, pero estamos en la mejor disposición para buscar acuerdos que nos acerquen al presupuesto que nos presenta la Universidad que, sin dudas, tiene diferencias con el del Poder Ejecutivo.

Quedan salvadas algunas dudas que teníamos respecto al artículo 18, que de acuerdo con lo que se nos dice ya ha sido conversado con el Poder Ejecutivo; el artículo que tenemos en el presupuesto que envía el Poder Ejecutivo debemos transformarlo en un sustitutivo. También sobre la mesa tenemos un sustitutivo al artículo 32 -del que ya hemos hablado cuando recibimos a algunos sindicatos de la enseñanza—, excluyendo el tope de ejecución en materia de gastos y de inversiones; nosotros pensábamos hacerlo con los Incisos correspondientes a la Universidad de la República, la ANEP y el INAU. Los últimos tres, del 02 al 24.

Esto nos parece fundamental porque si bien el Poder Ejecutivo en el literal A) del artículo 386 establece una aspiración diciendo que en la medida en que los recursos o la recaudación exceda lo previsto en el planillado se va a volcar hacia la búsqueda del 4,5% del PBI para la enseñanza, eso no parece coherente con que del

otro lado se diga que si no se alcanza esa recaudación también se recortará a la Universidad y a la ANEP. Si no se alcanza, por lo menos que no se recorte a esos organismos.

Entonces, como una lógica de coherencia del Presupuesto nos parece que debemos excluir a la Universidad y a la ANEP de ese artículo.

Entendemos que el artículo 364, el literal B) del artículo 386 y el segundo inciso del artículo 388 tienen algunos componentes que, a nuestro juicio, invaden la autonomía de la Universidad.

Menciono el artículo 364 no solo por lo que en él se determina sino por lo manifestado en Sala por el señor Ministro de Economía y Finanzas en el sentido de que era condición "sine qua non" para acercarse al 4,5%, y estableció que los organismos de la educación debían transformarse y, por lo tanto, presentar proyectos transformadores que el Poder Ejecutivo pudiera financiar.

A nosotros nos parece que eso introduce la relación entre el Poder Ejecutivo y la Universidad hacia una negociación de contenidos que va en contra del espíritu de la autonomía universitaria.

El Poder Ejecutivo debe tener iniciativa, pero sobre todo el Parlamento debe votar un Presupuesto que otorgue a la Universidad las potestades que la Constitución establece para poder trasponer sus rubros y aplicar sus partidas entre sus Programas, de acuerdo como lo entienda la autonomía universitaria, y a partir de su propio cogobierno.

Nos parece que podríamos estar liberando algunos recursos de ese concepto del artículo 364, que piensa en una partida para retribuciones y otra para inversiones a partir de los años 2007 y 2008, respectivamente. Estos recursos ya se prevén en el planillado que figura en partidas a reaplicar, y creo que se podrían destinar a achicar las diferencias que hay entre esas dos iniciativas.

El literal B) del artículo 386 propone algo similar; en un caso se hablaba de proyectos de impacto social y en este se habla de proyectos de inversión de su evaluación. A nosotros nos parece que podríamos liberar esta partida y darle el mismo destino para achicar esa diferencia y que sea la Universidad que lo haga en la cuota parte que le corresponda -aparentemente es un cuarto o un quinto en relación con la ANEP- a sus recursos.

El artículo 386 establece como norma general en Disposiciones Varias que el Poder Ejecutivo está facultado a abatir créditos, en materia de inversión, hasta el 6,5% de todo el Presupuesto Nacional para destinar esos montos a la ANEP y a la Universidad. También agrega que esto será en función de la evaluación de los proyectos que se presenten.

La primera voluntad, que es la de recortar de otros lados para darle a la Universidad y la ANEP, queda condicionada a la evaluación de los proyectos que se presenten. En realidad, queda sometida a una negociación sobre la que la última palabra la tendrá el Poder Ejecutivo, que es el que libera las partidas.

Creo que también de acá podríamos estar disponiendo recursos que, seguramente, no alcanzarán para llegar al 4,5%, pero que se van acercando.

En consecuencia, queríamos trasmitir esta opinión y preguntar en relación a la escala salarial. Tenemos unos cuadros que nos envía el Poder Ejecutivo donde se nos dice que la Universidad de la República -en el proyecto del Poder Ejecutivo— tiene una variación en remuneraciones, entre los años 2004 -el vigente— y el 2009, de 36%, mientras que la intergremial universitaria opina que de acuerdo con sus números la cifra era menor, de 24%. Nos quedó la duda respecto a si allí se estaba incluyendo la partida que se prevé en partidas para reaplicar, es decir, el artículo 365 respecto a la recuperación salarial que se piensa acordar entre el Poder Ejecutivo y los funcionarios públicos.

Dejamos por acá nuestra primera intervención, manifestando una vez más la mejor disposición a conversar y a encontrar soluciones. Obviamente, tenemos la posibilidad de optar entre la iniciativa presentada por el Poder Ejecutivo, la de la Universidad de la República o entre ambas. No obstante, queremos hacerlo con responsabilidad, no para saludar a la bandera sino para que la ley se apruebe, financiando los mayores gastos, que es la manera correcta de hacerlo, y no simplemente apoyando un artículo, que podrá ser justo, pero que sin los recursos necesarios será víctima del recorte por aplicación de alguna de las buenas normas de gestión que el Presupuesto también contiene.

Hacemos esto con todo gusto desde un partido que se ha comprometido con ese porcentaje y que tiene entre sus mayores orgullos haber tenido al General Manuel Oribe como fundador de la Universidad de la República.

SEÑOR GUARGA.- Entiendo que las preguntas del señor Diputado Gandini fueron contestadas por él mismo.

SEÑOR GANDINI.- La relacionada con el salario me parece importante.

SEÑOR GUARGA.- Naturalmente, en la evolución proyectada del gasto por Inciso aparece la Universidad de la República en materia de remuneraciones salariales con una variación en el período 2004-2009 del 36%. Por cierto, si se examinaran los proyectos institucionales de profesionalización -ruego que se haga; naturalmente, no ahora- se advertirá, por un lado, que el destino de las partidas para salarios no son solo para su aumento. De hecho, el contenido de esos dos proyectos alude mucho más a todo lo que tiene que ver, en el caso de los docentes, con extensión de horarios, con evitar el multiempleo, con incrementar la dedicación, con calificar a los funcionarios por la vía del posgrado, etcétera, y en el caso de los no docentes con todo lo relacionado con la formación y la recalificación de funcionarios que hoy están topeados en los escalafones, sin destino, etcétera. Se trata de reestructuras internas que tienen su costo y que se agregan a lo que sin duda hay que hacer que son los aumentos salariales. Cuando hablamos de un incremento salarial del 36%, el aumento puede ser la mitad de este porcentaje, porque estamos hablando de algo que es inexorable. La Universidad -debido al congelamiento que ha padecido durante tantos años- tiene que expandirse no solo a través de mejores salarios sino también de un conjunto de medidas para superar lo que realmente hoy son trabas para el desarrollo moderno de la institución.

SEÑOR GANDINI.- Si bien el Rector se refirió al artículo 364, no habló de los artículos 386 y 388 y me gustaría escuchar su opinión.

SEÑOR GUARGA.- Los argumentos vinculados al artículo 364 los extendemos -estamos de acuerdo con lo que señaló el señor Diputado- a los artículos 386 y 388. Es decir que las afirmaciones relacionadas con los procesos de evaluación, tanto en el caso de la ANEP como de la Universidad de la República, las entendemos en términos de evaluaciones que hagan las propias instituciones. Como se sabe, los procesos de autoevaluación y de evaluación externa son una práctica general en el ámbito universitario. Lo estamos haciendo y lo haríamos sobre proyectos que se encaminaran a ser financiados con estos créditos, sin ningún tipo de violencia institucional. Sin embargo, como institución autónoma, no admitiríamos evaluaciones hechas por fuera de la institución -o como se señala en el artículo 346, evaluación de impactos sociales, etcétera- cuyo cometido legal es atender todo lo que tiene que ver con educación superior pública en el país como cometido.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia del Rector de la Universidad de la República y de los distintos jerarcas. Sin duda, la explicitación de cada uno de estos artículos servirá a la Comisión para tomar oportunamente decisiones.

Se levanta la sesión.

(Es la hora 20 y 06)